



## 1.- LA GESTIÓ DE LA CONSELLERIA DE MOBILITAT (2007-2011)

Després de mesos de negociacions (octubre-2008), el nostre Govern va aconseguir signar amb el Govern Zapatero **el primer conveni ferroviari: 443,75 M€**. Una inversió històrica, reivindicada per totes les forces polítiques, sobradament merescuda, que ens començarà a fer justícia si s'executa plenament i es completa amb el tramvia i futurs convenis de transport. **Fins aleshores les Illes Balears no havien rebut mai ni un sol euro, EN TRANSPORT FERROVIARI.**

Per tant **aquest conveni ferroviari ha estat i és una bona oportunitat per avançar cap un model de mobilitat diferent a l'heretat del PP**, en què a més de potenciar el transport públic per carretera (ho hem fet) hem impulsat i diversificat com mai s'havia fet el transport per ferrocarril.

### **El 1r objectiu era millorar substancialment les infraestructures i línies de tren existent:**

Una forta inversió en temes de seguretat en línia, augmentar les freqüències a 20' entre Inca i Palma, el desdoblament de via entre s'Enllaç i Inca, reformes edificis i nous tallers a Son Rullan, l'eliminació d'alguns passos a nivell (com a Lloseta), reformes d'estacions (Inca, Marratxi, Lloseta, Sant Llorenç) i sobretot l'electrificació de tota la línia entre Palma i s'Enllaç. S'han adquirit les noves unitats de tren elèctriques (canvi de tota la flota) que en principi faran la línia Palma-Inca, però en previsió de tenir tota la xarxa electrificada durant els propers anys.

**El 2n objectiu era millorar tot el sistema de tarifació i targeta única:** (ConSORCI de Transports de Mallorca) de tal manera que **hem aconseguit que els preus del transport públic els més barat de tot l'estat i que s'hagi implantat la targeta única intermodal.**

### **El 3r objectiu era ampliar la xarxa ferroviària existent:**

- Implantació i finançament del tramvia de la badia de Palma (projecte, empresa, conveni)
- El tren de llevant Manacor-Artà, i la compra de les unitats mòbils.
- El tren sa Pobla-Alcúdia, que "gràcies" a UM i al PSOE d'Alcúdia no es va poder acordar i va ser substituït (en el conveni ferroviari) per l'electrificació de tota la xarxa (sa Pobla i Manacor) que està totalment projectada i es podria licitar.
- Estudis i primers traçats d'alternatives pel tren de migjorn i prolongació a cala Rajada.

**Allò important de tot això és que no son projectes estrella, faraònics, capritxosos, estil Matas... Es treballa amb una estratègia global de potenciació i diversificació de transport públic.** Desenvolupam realment el PDST (Pla Director Sectorial de Transports) de les Illes Balears. Pla aprovat pel PP (2004, 2006), on tots aquest projectes (fins i tot el tramvia) figuren com a prioritaris. Els principal projectes anomenats estan tots inclosos i especificats en el conveni ferroviari amb Madrid, altres també finançats amb fons europeus o fons propis.

## **2.- LA RECUPERACIÓ DE LA LÍNIA FERROVIÀRIA entre MANACOR-ARTÀ i la seva ampliació fins a Cala Rajada és una de les principals actuacions previstes en el PDST de les Illes Balears.**

El Conveni en matèria ferroviària signat amb l'AGE preveu fins a 190 M€ de pressupost estimatiu per a la reobertura de la línia Manacor-Artà i 24,4 M€ per l'adquisició d'unitats mòbils. El pressupost real de les obres està sent finalment inferior (aproximadament 170 M€).

**El tren de Llevant és una demanda històrica de la comarca de Llevant. Des de fa més de 10 anys, milers de persones han recorregut anualment les antigues vies per tal de reivindicar la seva reobertura. Aleshores tots els ajuntaments, partits polítics, associacions, sectors empresarials i societat civil en general reclamaven aquesta infraestructura.** El tipus de transport que s'executa és el de Tram-Tren. Les obres s'iniciaren el 27 de març de 2010. Longitud de traçat de 30,44 km. Estacions: Manacor, Sant Llorenç, Son Carrió, Son Servera, i Artà. Tallers a Artà i tallers auxiliars a Son Carrió.

Perquè un tram-tren? Característiques tècniques, eficiència energètica i seguretat -> el mitjà transport més adequat:

- **Permet la recuperació de l'antic traçat, encara de domini públic ferroviari.**
- Permet la circulació per l'interior de Manacor (tramvia).
- Permet l'arribada a Cala Rajada que no seria possible amb un tren convencional.
- Permet recuperar antigues estacions, andanes i elements ferroviàries (ponts, túnels).

Ara el PP critica la conveniència de recuperar el tren entre Manacor i Artà. El PDSTIB preveu l'actuació ferroviària Manacor-Cala Rajada i posa de relleu la importància del tren com a element vertebrador de la comarca, la potencialitat turística i l'avantatge de la titularitat pública del seu traçat fins a Artà.

Ara el PP critica la viabilitat i rendibilitat d'aquesta línia de tren. **Els estudis de demanda realitzats CTM (2009) determinen que la línia Manacor-Artà amb connexió amb l'actual estació de Manacor tendria entre 375.000 i 600.000 usuaris els primers anys i que acabada la línia fins a Cala Rajada entre 600.000 i més d'1 milió d'usuaris. Destaquen la importància del turisme, la potencialitat de les connexions bus+tren i el servei a tota la comarca. El mateix PDSTIB del PP (pàg. 78, tom III) ja ho reconeixia.** Ara el PP critica que s'hagin comprat els trens sense acabar les vies. El conveni ferroviari contempla la compra dels trens. Comprar un tren no és anar al concessionari. Si aviat hi haurà trens i no hi haurà vies és perquè s'han aturat les obres.

### **Conclusions:**

**A.- És un gran error i una irresponsabilitat paraitzar o renunciar a les obres del tren de Llevant.** Ben al contrari que les obres milionàries del metro o del soterrament aquestes obres formen part del conveni signat amb Madrid i que ha de pagar integrament Madrid. **Les obres es poden adequar a la disponibilitat pressupostària i ajornar alguns projectes del conveni, però mai paraitzar totalment les obres ja començades o renunciar.** Si es fa amb el Palau de Congressos de Palma, més encara s'ha de fer amb el tren de Llevant.

**B.- La paraització de les obres (ja molt avançades) comportarà un greu perjudici per als pobles**



de la comarca de Llevant i és una gran injustícia a una reivindicació històrica. **No es pot renunciar a l'equilibri territorial de Mallorca i a millorar el transport públic de la comarca.**

**C.- La paralització de les obres o la renúncia del projectes suposa un greu perjudici al sector de la construcció i ocasionaria la pèrdua de molts llocs de feina directes o indirectes en un sector tan castigat per la crisi econòmica.**

**Renunciar a projectes tan importants com el tren de Llevant significa retrocedir greument en temes de transport públic i en temes de sostenibilitat ambiental i transport sostenible.**

### **3.- LES RELACIONS AMB MADRID**

Però a més de tot això, **la renúncia a desenvolupar tot el conveni ferroviari és una gran injustícia per les Illes Balears. Les Balears han estat discriminades i absolutament ignorades per governs del PP o del PSOE.** Els governs espanyols (PP i PSOE) han invertit milers de milions d'euros en alta velocitat. Hi ha una innegable discriminació històrica en inversions en transport. (menció explícita Règim Especial). **La inversió que han fet els governs espanyols del PP i PSOE en línies d'alta velocitat ha estat ELEVADÍSSIMA 1800 km en funcionament i 2.200 en construcció (el 1r estat europeu), s'estima que Espanya ja ha gastat més de 50.000 M d'€ amb AVE, (fons de cohesió). I encara continua... , poc abans de l'estiu, després d'haver dit que es retallarien inversions i després del fracàs de la línia d'Alta Velocitat entre..... el govern espanyol licita més de 6.000 M d'€ l'extensió de l'AVE a Galícia i Extremadura. (Madrid-Extremadura 3.829 milions d'euros).**

Ens ha costat més de 50.000 milions d'euros, ja es dona per fet a cercles europeus que l'AVE és la ruïna d'Espanya. El experts asseguren que la multimilionària inversió de l'AVE espanyol , a més a més amb una estructura radial al voltant de Madrid ha estat de les macrodecisions econòmiques més ineficients que s'han fet mai. **Per això dic RENUNCIAR A AQUEST CONVENI SERIA GRAN INJUSTICIA I UNA VERGONYA** El Govern Bauzá, en comptes de **QUEIXAR-SE CONTÍNUAMENT DE LA FALTA DE DOBLERS** el que ha de fer és **exigir a Madrid el compliment dels compromisos i recordar la discriminació de les Illes Balears.** Caldria que demostràs fins i tot més interès del que demostra ara en reclamar el conveni de carreteres.

**Es veu massa clar que el president Bauzá ja veu en Rajoy de nou president i que després li negarà (si és que ja no li han dit clarament!) en euro més en tren. Per tant, ha de començar a criticar tot allò que s'ha fet fins ara en tren, a qüestionar la rendibilitat o viabilitat de tots els projectes (baldament siguin del seu propi PDS)... Tot per no demostrar que com els altres presidents que han tengut les Illes Balers, ja siguin del PSOE o del PP, li toca acotar el cap davant Madrid.**