

IV. Proposició no de llei RGE núm. 1855/07, presentada pel Grup Parlamentari Popular, relativa a conveni ferroviari amb l'administració de l'Estat.

I passam al quart punt de l'ordre del dia, que correspon al debat i a la votació de la proposta no de llei 1855, presentada pel Grup Parlamentari Popular. Per defensar-la té la paraula la Sra. Cabrer.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sra. Presidenta. Senyores i senyors diputats, fa dues setmanes vàrem tenir oportunitat de debatre una proposició no de llei del BLOC en matèria precisament de projectes ferroviaris i de conveni ferroviari amb l'Administració de l'Estat, una proposició no de llei que el Grup Parlamentari Popular va votar en contra per manca d'ambició tant en els projectes plantejats com en el contingut del futur conveni ferroviari. De fet ja vàrem dir en aquella intervenció que hi havia una **proposició no de llei** anterior del Partit Popular, que és la que ara tenim oportunitat de presentar i la **que creim que sí és ambiciosa i que sí concreta les necessitats en matèria del futur conveni ferroviari que necessiten les Illes Balears.**

La proposició no de llei de fet no és més que quasi la mateixa que en el seu moment es va aprovar per unanimitat en aquest parlament l'any 2004, una proposició no de llei que en aquell moment va presentar el PSM i que donava suport tant que conveni ferroviari fos un 2% de la inversió prevista en aquell moment en el PEIT que estava en vigor, el PEIT 2000-2007, com es donava suport també als projectes que s'havien d'incloure i que nosaltres avui presentam.

No dubt i esper que vostès mantendran la coherència i votaran a favor perquè sense cap dubte ara, que a més són vostès els responsables de gestionar el transport públic de les Illes Balears, el seu projecte de futur supòs que serà igual o més ambiciós del que ho era la legislatura passada. Esper que mantenguin aquesta coherència i credibilitat en quantia i projectes i, sobretot, que comencem a concretar i a fer alguna cosa concreta més enllà de les paraules que duim ja tants d'anys parlant del conveni ferroviari.

La legislatura del transport públic és alguna cosa que com sempre vostès s'omplen la boca, se l'han omplert sempre, encara que quan varen tenir oportunitat de governar l'anterior pacte de progrés va passar el que va passar, i evidentment no va ser la legislatura del transport públic. Per això avui tenen l'oportunitat de demostrar, ja dic, si almanco en les paraules seran igual d'ambiciosos que ho eren la legislatura passada.

I què és el que volem concretar amb aquesta proposició no de llei? Bàsicament hi dos punts. **En el primer punt i en primer lloc demanam una bona finançació de l'Administració de l'Estat que per càstig polític nosaltres no vàrem poder tenir,** malgrat consensuar amb el Sr. Antich, que era el secretari general del PSOE, tots els projectes, incloent el soterrament del tren a Inca, que a més era una imposició del PSOE dins aquella negociació. Durant quatre anys ni tan sols no ens varen rebre, ni a la vicepresidenta ni a mi; ens varen remetre del Ministeri de Foment al Ministeri d'Economia i Hisenda, i ni tan sols no ens varen donar cita malgrat fer la sol·licitud conjunta entre el Partit Popular i el Partit Socialista. Supòs que eren coses del

tarannà.

Per tant, què demanam? Demanam un conveni amb una quantia concreta, la qual és el 2% de l'actual Pla d'infraestructures de transports, la qual cosa és el que sempre hem mantengut dins aquest Parlament. Parlar d'un 2% del PEIT suposa parlar de 2.069 milions d'euros, donat que el PEIT actual té una durada molt més llarga, una durada de 15 anys, del 2005 al 2020 i una inversió del PEIT només en matèria ferroviària per a tota Espanya de 103.000 milions d'euros. Per tant, aquesta xifra del 2%, aquests 2.069 milions d'euros suposarien anualment per a les Illes Balears una quantitat aproximadament de 140 milions d'euros, una quantitat, precisament, molt dins la línia del que més o menys nosaltres necessitam si volem afrontar els projectes del Pla de transport aprovat.

Tenint present, a més, que ja duim tres anys de retard, la qual cosa ens ha obligat a endeutar-nos, precisament per fer l'estació intermodal, per fer el soterrament, per fer el metro, per fer la supressió de passos a nivell, per fer la reobertura de la línia de Manacor o per fer noves estacions. Per tant, seria interessant recuperar aquestes anualitats que ens deuen, però sobretot començant a fer feina en els nous projectes amb un finançament adequat.

I quins projectes creim que haurien de figurar dins aquest conveni ferroviari? Bàsicament són els projectes que són dins el Pla de transport; parlem del corredor sa Pobla-Alcúdia, amb la prolongació tramviària fins a Ca'n Picafort i Pollença; és un projecte que nosaltres vàrem deixar redactat a nivell de traçat amb dues alternatives i que s'ha d'optar per una d'aquestes alternatives i començar la tramitació. I evidentment, a part d'arribar a Alcúdia, s'ha de completar amb el tramvia perquè la línia tenguí la demanda adequada. Parlem evidentment de la línia a Cala Rajada, amb el soterrament al seu pas per Manacor. Malgrat nosaltres vàrem instaurar el bus+tren de tota la comarca de Manacor, que la veritat és que ha funcionat bé, evidentment necessitam la substitució per la prolongació del tren fins a Cala Rajada, no només fins a Artà, com ara pareix, de forma sorprenent, que vostès parlen, sinó fins a Cala Rajada, i que, a més, sigui la continuïtat per dins Manacor, això implica soterrar el tren per dins Manacor, la qual cosa evidentment és una obra complexa, com ho va ser el soterrament del tren a Palma, però és la garantia indiscutible que el servei sigui el lògic de donar més servei a moltíssimes més gent.

No hem de fer per tant les coses a mitges com es va fer en el seu moment amb el tren a Manacor, amb una via única i no doble, el que hipoteca avui l'augment de freqüències i amb una via que, a més, no era electrificada. Ara hi ha precisament, o s'ha plantejat en els mitjans el problema d'haver de fer un transbord d'una línia a l'altra, de la línia de Cala Rajada a la línia a Manacor, per tal que aquesta línia a Cala Rajada sigui elèctrica, per ventura s'hauria d'afrontar l'electrificació de la línia abans d'un transbord, el qual realment perd competitivitat en el servei ferroviari. De fet, l'electrificació de tota la xarxa ferroviària és una altra de les inversions que proposam que ha de figurar en el conveni ferroviari.

El mateix que el **desdoblament Inca-Enllaç**, ja que el tren de Manacor es va fer amb via única, per poder augmentar i millorar les freqüències evidentment s'ha de desdoblal almenys un tram, que seria el tram Inca-Enllaç i que permetrà una millor gestió de l'explotació ferroviària.

Però evidentment, i aquí enllaçam amb un altre projecte, que és que aquest projecte Inca-Enllaç ha de contemplar el soterrament del tren a Inca. Evidentment, nosaltres teníem un projecte constructiu Inca-Enllaç, de l'any 2004, anterior a què el Partit Socialista plantejàs el soterrament a Inca, soterrament que vàrem introduir via al·legacions en el Pla de transport, el qual era un compromís que ara pareix que es vol negar a la ciutat d'Inca i al seu batle, cosa que no entenem i que esperam que qualche dia ens ho expliquin. La veritat és que si vostès van encapçalar un projecte, com era el projecte de soterrament del tren a Inca, que s'introduís dins el Pla de transport, el qual fins i tot es va imposar com a negociacions del futur conveni ferroviari, ara ens agradaria saber què passa i si el desdoblament Inca-Enllaç evidentment contemplarà el soterrament del tren a Inca.

També creim que en el conveni ferroviari hi ha de figurar la continuïtat amb la política de supressió de passos a nivell. A l'anterior legislatura es va fer una política molt dura en supressió de passos a nivell perquè per a nosaltres hi havia un tema de seguretat molt important, amb massa accidents, de vegades mortals, dins la línia a Inca, sa Pobla i a Manacor; vàrem suprimir un total de quinze i seria necessari continuar i acabar amb tots els passos a nivell garantint la seguretat dels cotxes, dels vianants i dels usuaris del transport. Per tant, creim que també aquesta supressió de passos a nivell ha de figurar dins el futur conveni ferroviari.

També consideram que, tal i com està previst en el Pla de transport, el conveni ferroviari hauria de preveure, malgrat l'oposició habitual que ha tengut, la continuïtat del metro amb noves línies dins Palma, cap a l'aeroport, creim que seria la solució millor, o a la zona col·legis, a la zona de Son Moix o a Son Espases, evidentment, creim que seria el mètode millor i que s'hauria d'incloure també dins aquesta previsió del conveni ferroviari.

I també, i ja per acabar, pensam que també s'hauria d'incloure la nova línia a Santanyí, Felanitx, passant per Llucmajor i per Campos; va ser precisament una innovació, una novetat que nosaltres vàrem incloure dels estudis que vàrem fer dins Serveis Ferroviaris de Mallorca, dins el Pla de transports i que, a més, sempre ha rebut l'acord unànim de tots els partits polítics. Per tant, creim que dins aquest conveni ferroviari, s'hi ha de contenir aquesta previsió d'aquesta línia nova i que, sense cap dubte, resoldrà a tota aquella comarca els seus problemes de mobilitat.

Són totes per tant les que creim que han de figurar dins aquest conveni de finançació les inversions que estan previstes dins el Pla de transport de les Illes Balears, inversions necessàries i que, amb la durada del PEIT, la qual és una durada molt llarga, fins al 2020, crec que hi ha més que temps suficient per executar. De fet, s'haurien d'haver executat amb vuit anys, que era la previsió que hi havia dins el Pla de transport de les Illes Balears, el qual no vàrem poder fer, evidentment, perquè no es va materialitzar aquest conveni ferroviari a tota l'anterior legislatura. No incloure totes aquestes inversions dins el conveni ferroviari suposaria un mal conveni ferroviari per a les Illes Balears i una renúncia al que consideram que ens pertoca des de fa molts anys.

Sé que fa vostès han presentat una esmena des del BLOC, una esmena, primer, dues al final, perquè no volen definir els projectes, amb la qual ja li anticip que no hi estam d'acord; i de

la primera pareix que també hi haurà modificacions, però és un poc contradictori, esperam que vostè ens ho expliqui perquè pareix que per una banda estam d'acord amb el 2% de les inversions de què ha de constar, sigui la durada del PEIT que sigui, l'anterior era del 2000 al 2007, aquest és del 2005 al 2020, per tant la xifra sortirà la que sigui, l'important és el 2%. Però, per altra banda, pareix que volen limitar o en quantia o en anualitats, per tant esperam que vostè ens ho expliqui perquè crec que seria una pena no arribar una altra vegada a un acord amb un conveni que sense cap dubte serà molt important en el futur del transport públic de les nostres illes. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sra. Cabrer. El Grup Parlamentari BLOC per Mallorca i PSM-Verds ha presentat una esmena de substitució i per defensar-la té la paraula el Sr. Barceló.

EL SR. BARCELÓ I MILTA:

Gràcies, Sra. Presidenta. En primer lloc, per aclarir que l'escmena que hem presentat, per un error, fa referència al pla anterior ferroviari, del 2000 al 2007 i ha de fer referència al del 2008-2011, llegiré ara tal com quedaria l'escmena i llavors la passaré, si de cas, als serveis jurídics de la casa; l'he feta arribar també a tots els portaveus dels grups parlamentaris perquè la tinguin: "El Parlament de les Illes Balears insta el Govern de l'Estat, en compliment de l'article 10 de la Llei de règim especial de les Illes Balears, a finançar els projectes de mobilitat prevists entre el 2008 i el 2011, participant, com a mínim, en el 2% del Pla estratègic d'infraestructures i transports (PEIT)."

En tot cas, com ha dit la portaveu del Partit Popular, el Pla estratègic d'infraestructures i transports estatal va del 2005 al 2020; preveu una actuació dins el sistema ferroviari en què es planteja no només actuacions ferroviàries, les quals serien, per ventura, les més importants de les que preveu, però també preveu la intermodalitat, preveu per tant actuacions a la resta de transports i per millorar, en general, l'accessibilitat en el conjunt del territori. I per tant, tot i que parlem bàsicament de temes ferroviaris, hem de fer-ho extensiu a tot el tema de transport.

El Pla de transports estatal planteja que s'ha de concertar el sistema de transports a cada comunitat autònoma i per tant en aquest cas el que hauria de fer és establir-se amb les Illes Balears un conveni de col·laboració, que és el que en aquest moment ja té aprovat, per cert, aquest Parlament de les Illes Balears fa dues setmanes, a proposta del meu grup, del Grup Parlamentari BLOC, PSM-Verds.

S'ha parlat moltes vegades, i el 2004, efectivament, tenim aprovat que s'exigirà un 2%, el qual correspon a la població que tenen les Illes Balears en relació amb la resta de l'Estat. En realitat això ja comença a estar un poc desfasat, perquè ara ja tenim un poquet més del 2%, per tant ja ens acostam al 2,5%. DIARI DE SESSIONS DEL PLE / Núm. 13 / 13 de novembre del 2007 517 Per tant, dels 2.200 milions aproximadament que corresponen al pressupost de l'Estat per aquest Pla de transports, amb 15 anys, del 2005 al 2020, ens correspondria invertir anualment, des del 2005, segons les nostres dades, fins i tot un poquet més del que deia la Sra. Cabrer, no serien exactament 140 milions anuals, sinó aproximadament uns 146 milions, d'acord amb les xifres que nosaltres manejam.

La ministra de Foment va afirmar recentment que s'estava treballant de fet en la firma del conveni ferroviari; també s'ha manifestat per part dels membres del govern que s'està treballant en aquesta línia, i de fet el conseller de Mobilitat va manifestar que té o que treballa en una proposta de conveni ferroviari que abasti del 2008 al 2011; és a dir, les actuacions que el Govern pensa fer durant aquest període de temps, per un total d'aproximadament uns 666 milions d'euros, això és una xifra aproximada i, entre d'altres, propostes, entre d'altres projectes, segons declaracions del conseller de Mobilitat, hi hauria prevista la línia Inca-Enllaç; la línia Manacor-Artà-Cala Rajada en la seva primera fase; la línia sa Pobla-Alcúdia; el tramvia de Palma a l'aeroport i també projectes de transports tant a Eivissa i Formentera, com a Menorca. Això faria aquest total de 666 milions d'euros i per tant, amb quatre anys, insistesc, per tant per damunt de les previsions del propi Pla d'infraestructures i transports, el qual xifràvem amb 146 milions d'euros anuals, perquè si dividim aquests 666 amb els quatre anys, estaríem entorn dels 166 milions d'euros anuals. Aquí hi ha un problema i és que, com que no hi va haver un conveni anterior, jo no sé si és culpa del Govern de l'Estat o de vostès que no el varen saber negociar, però el que està clar és que aquí arrossegam un dèficit que en aquests moments correspon a uns anys anteriors, i jo crec que ara el que ha de fer el Govern és negociar un conveni que esmeni aquests anys de deixadesa, aquests anys d'ineficàcia i que tots aquests projectes que es volen fer en aquesta legislatura es puguin dur endavant. Perquè en aquesta legislatura hi ha una planificació feta en termes reals, allò que es podrà fer amb aquests quatre anys. La proposta que vostè ens fa, Sra. Cabrer, ens du una sèrie de projectes que, en general, compartim, els quals crec que la majoria dels grups han defensat, pràcticament tots, alguns per ventura hi hauria qualche discussió, però que, en tot cas, s'haurien de fer d'acord amb una planificació realista. El Pla director sectorial, com vostè ha dit, preveu aquestes actuacions en vuit anys, crec que tots som conscients que aquesta actuació no es podrà fer per tant dins aquesta legislatura, sinó que una sèrie d'actuacions s'hauran de fer dins aquests quatre anys, les que jo ara li he dit són les que la Conselleria de Mobilitat prioritza per a aquesta legislatura, i la resta les haurem de posposar per a la pròxima legislatura. Jo entenc que ara trobin que hem de recuperar el temps perdut, que ara plantegin que hem de recuperar tota una sèrie de projectes que la passada legislatura no es varen fer; que ens plantegin l'electrificació, per exemple, totalment d'acord, però quan vàrem estar fent aquesta passada legislatura una sèrie de projectes importants com l'estació intermodal, com el soterrament de les vies del tren a Palma, etcètera, per ventura era el moment de plantejar fer-ho ja des del primer moment, l'electrificació i no haver-la de tenir pendent com la tenim pendent en aquests moments. Igualment que el soterrament d'Inca, el qual vostè sap que té tota una sèrie de dificultats tècniques que impedeixen fer-lo aviat, però que està en estudi i que es fa comptes de fer. Igual que la resta de projectes que començaran, per tant el 2008, o estan en estudi, com pugui ser la continuïtat del metro; com pugui ser la línia de Santanyí, la qual compartim totalment. Però insistesc, parlam d'un Pla director sectorial de transport terrestre el qual preveu, aproximadament, la construcció de 218 quilòmetres nous de xarxa de ferrocarril del

2005 al 2012; però resulta que el 2005, el 2006 i el 2007 no es va fer res del previst en aquest Pla director sectorial de transport terrestre. I per tant, arrossegam un dèficit d'inversions ferroviàries molt notable i que jo, evidentment, no puc fer altra cosa que imputar a la manca de previsió de l'anterior govern, del qual vostè en formava part.

La passada legislatura es va apostar molt fort per les autopistes, per les autovies, es varen construir autovies per valor de 755 milions d'euros, sense tenir els doblers per cert que venguessin de Madrid, i ara vostè ens diu que, com que no va tenir doblers de Madrid, no va poder fer la xarxa ferroviària. Bé, idò miri, resulta que del 1999 al 2003 es varen fer noves xarxes ferroviàries, tampoc sense tenir doblers de Madrid, i els passatgers es varen incrementar un cent per cent, d'1,4 milions de passatgers varem passar a 2,8 la legislatura del passat de progrés; i, en canvi, la legislatura passada vostès només varen ser capaços d'incrementar un 5% anual i no varen incrementar ni un sol metre més de xarxa ferroviària.

Per tant, Sra. Cabrer, l'únic que li podem dir és que aquesta esmena que nosaltres presentam és una esmena molt correcta, una esmena que planteja el 2% del pla per als projectes que aquest govern planteja del 2008 al 2011 i que creim que, evidentment, seran els projectes que es podran fer en aquesta legislatura. Això, també és cert, obligarà a negociar a partir del 2011 un nou conveni per fer els nous projectes, però el que està clar és que si arriben aquests 166 milions d'euros en aquests quatre anys, o en aquests tres anys que queden, s'acomplirà aquest 2%, per damunt fins i tot del 2% que vostè ara reclama. Moltes gràcies.

LA SRA. PRESIDENTA:

Moltes gràcies, Sr. Barceló. En aquests moments correspon la paraula als grups que vulguin intervenir. Si no demanen la paraula, cap d'ells. Doncs, té la paraula el grup presentant per acceptar o rebutjar l'esmena.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Gràcies, Sra. Presidenta, senyores i senyors diputats. Bé, aquest tema del transport públic és un tema de gran interès dins aquest Parlament, vist que no hi ha intervenció dels grups. Miri, Sr. Barceló, evidentment no entenem per què a l'anterior legislatura es necessitava un 2% del total del PEIT i ara no es necessita un 2% del total del PEIT; evidentment la durada del Pla d'infraestructures la marca el ministeri, l'anterior era de set anys i aquesta és de quinze anys, però la quantitat anual és l'important a invertir. Per tant, resulta realment contradictori, resulta una incoherència, una vegada més, del BLOC que el que vostès demanaven quan eren a l'oposició, la qual cosa va tenir el suport de tots els partits polítics, doncs ara resulta que supòs que pel *rodillo* de l'administració de l'Estat, ara estan vostès disposats a renunciar a quasi dos terços del que ens pertoca en matèria del conveni ferroviari.

Això serà hipotecar el futur ferroviari, deixar sense finançament projectes tan importants com la supressió de passos a nivell, com l'electrificació, com el soterrament del tren a Inca o com, evidentment, la línia a Felanitx i la línia a Santanyí.

Realment vostès parlen d'uns projectes concrets i a més, amb moltíssimes contradiccions. En primer lloc, vostè me parla que el soterrament del tren a Inca fan comptes fer-ho, sense

doblers, i en canvi, posen un altre projecte, l'Inca-Enllaç el qual ens agradaria saber si té la previsió o no del soterrament del tren a Inca. El projecte Inca-Enllaç estava previst començar aquest darrer trimestre, com diu el propi Projecte de llei de pressuposts que han presentat vostès dins aquest Parlament, no només no començarà sinó que ni tan sols sabem si el desdoblament Inca-Enllaç tindrà la previsió, evidentment, del soterrament del tren a Inca. Jo crec que això és un tema molt important a determinar i que vostès no volen aclarir.

Me parla vostè que no vàrem nosaltres saber negociar un conveni ferroviari. Jo realment crec que és impresentable que a hores d'ara dins aquest Parlament, amb tots els esforços que vàrem fer des del Partit Popular, que vàrem consensuar amb el Partit Socialista tots els projectes, un dels quals era la imposició del soterrament a Inca, ens diguin que nosaltres no vàrem ser capaços si ni tan sols ens varen donar hora per poder tenir ni una reunió, ni tan sols per dir-nos bon dia; això és el sectarisme pur i dur que vàrem rebre tota l'anterior legislatura per part de l'administració de l'Estat en matèria ferroviària.

(Alguns aplaudiments i petit aldarull)

Vostè me parla que nosaltres no vàrem construir ni un quilòmetre de via ferroviària. Per favor, crec que a aquestes alçades de la pel·lícula que vostès vulguin comparar la inversió que es va fer amb el tren de Manacor, el qual, a part de tots els problemes que va tenir, no va tenir cap previsió de futur, es va fer sense electrificar, això ens vàrem trobar i es va fer amb via única, no amb una previsió de poder tenir doble via, la qual cosa ara pareix que significarà que els ciutadans d'Artà i Cala Rajada estaran condemnats a fer un transbord dins Manacor, la qual cosa evidentment és el menys competitiu que hi ha dins una política de transport públic per tal de competir amb el transport per carretera. Per tant, que vostès vulguin comparar això, aquesta inversió amb tot el que ha estat una estació intermodal, un soterrament del tren a Palma i tota la línia metropolitana, a part de la supressió de passos a nivell, a part de la reobertura de noves estacions, realment no hi ha ni punt de comparació.

Malgrat tot el mal que vostès volen fer al metro, malgrat tot això, Sr. Barceló, no hi ha ni punt de comparació amb l'aposta de qualitat i amb l'aposta de servei que nosaltres vàrem fer en el seu moment per al transport públic de les Illes Balears i del qual ens sentim evidentment molt orgullosos.

(Alguns aplaudiments)

Perquè vostè parla que el soterrament del tren a Inca tindrà problemes tècnics, el soterrament del tren a Manacor va sortir en els mitjans que ja dubtaven, clar que un soterrament té problemes tècnics, i molts, però nosaltres vàrem fer el soterrament del tren a Palma, tota la línia metropolitana i tota l'estació intermodal -no, no, no importa que vostès parlin, vostès jo dic que quan acabem la legislatura podrem comptar i es podrà veure l'aposta real per un transport modern i de qualitat que vàrem fer en el seu moment, amb tots els problemes tècnics que hi va haver, els quals varen ser moltíssims, evidentment, però aquesta era l'aposta en qualitat equiparant a tota la resta de ciutats espanyoles.

Crec que realment avui assistim a una manca d'ambició en transport públic bastant important. Vostè mateix, per una banda, diu que hauria de ser fins i tot un poquet més del 2%, el 2,5% del Pla d'infraestructures de l'Estat; fins i tot nosaltres només ens hem centrat en la inversió ferroviària, perquè si

comptàssim tot el Pla estatal en matèria de transport seria quasi el doble del que ens hauria de correspondre, per tant nosaltres hem estat en certa forma generosos amb el que reclamam i, a més, mantenint una mica l'esperit del que vàrem votar en el 2004.

No me parli de la legislatura de les carreteres o de les autopistes amb la legislatura del transport públic, en primer lloc perquè per a carreteres hi havia conveni, des de sempre, des de l'any 1998; una altra cosa és que després ens varen voler castigar, però sempre es varen fer aquestes inversions en carreteres amb el conveni del 1998 i amb el conveni del 2004, els quals vàrem poder signar, per tant hi havia aquesta previsió d'inversió, cosa que no tendríem en matèria ferroviària. No obstant això, nosaltres vàrem fer la major aposta en modernitat en matèria de transport públic que no és incompatible evidentment amb un conveni de carreteres, de fet ara tenim el tercer conveni de carreteres i no tenim un conveni ferroviari, el qual a més pareix que vol ser molt menys ambiciós del que ha estat el conveni de carreteres.

LA SRA. PRESIDENTA:

Sra. Cabrer, vagi acabant per favor.

LA SRA. CABRER I GONZÁLEZ:

Ja acab, Sra. Presidenta, només per dir que jo crec que vostès són presoners del pacte d'un govern a Madrid, el qual precisament els imposa el que han d'acceptar, i que nosaltres evidentment no hi estam d'acord, perquè creim que serà un mal conveni per a les Illes Balears, el qual hipotecarà la nostra legislatura, el futur del transport públic i del transport ferroviari de les Illes Balears.

Moltes gràcies.

DIARI DE SESSIONS DEL PLE / Núm. 13 / 13 de novembre del 2007 519

(Alguns aplaudiments i petit aldarull)

LA SRA. PRESIDENTA:

Aquesta presidència entén que no s'accepta l'esmena i per tant es procedirà a la votació de la proposta tal com venia.

Passam a votar. Votam.

Sí, 28; no, 30.

Crec que no canvia el sentit de la votació. Per tant, s'aixeca la sessió.