



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118220
N.º F.	118

261-00003/10

Ref.: 261ARL28051500002

A LA MESA DE LA COMISSIÓ D'INVESTIGACIÓ SOBRE LA FALLIDA DE SPANAIR

Maurici Lucena i Betriu, portaveu, Alícia Romero Llano, diputada del Grup Parlamentari Socialista, membres de la Comissió d'Investigació sobre la Fallida de Spanair, presenten, d'acord amb el que estableix l'article 58.6 del Reglament del Parlament, les propostes de conclusions següents per tal que, una vegada debatudes a la Comissió d'Investigació sobre la Fallida de Spanair, siguin incloses en el dictamen que ha d'ésser debatut pel Ple del Parlament.

1. CONCLUSIONS

1.1. Introducció: origen i finalitats de la comissió.

El Grup Parlamentari Socialista, conjuntament amb la resta de grups parlamentaris, varen proposar i sol·licitar el mes de juliol del 2014 la creació de la Comissió d'Investigació sobre la Fallida de Spanair pel procediment de creació automàtica, que va comportar la creació obligada de la comissió sense que l'hagués d'acordar el ple.

L'objectiu d'aquesta comissió ha estat esbrinar si els diversos Governos de la Generalitat que van acompanyar el procés de creació, consolidació i liquidació de la companyia Spanair han estat responsables de la fallida de la companyia, que va rebre recursos públics en diverses etapes de la seva vida empresarial.

Som conscients que els objectius d'aquesta comissió són difícils de dirimir, ja que els recursos amb què comptem els diputats per analitzar una situació tan complexa com aquesta són escassos. A més, voldríem recordar que la responsabilitat política en relació a una decisió determinada presa per un Govern es dirimeix en unes eleccions quan els ciutadans parlen a través del seu vot. Són aquests els que decideixen si un Govern ha pres les decisions correctes o equivocades en relació a l'interès col·lectiu i a la millora de vida dels ciutadans.



La fallida de Spanair ha estat objecte de procediment judicial en relació a la presentació de la sol·licitud de declaració de concurs voluntari de creditors, i encara no ha finalitzat tot el procés. Per tant, és en aquest àmbit on caldrà resoldre les responsabilitats jurídiques, si n'hi ha.

I ha estat durant la comissió que hem intentat esbrinar si els diversos Governos han estat, amb les seves decisions, responsables polítics de la fallida de la companyia. En concret, des del Grup Parlamentari Socialista, ens hem marcat els següents objectius per poder realitzar les conclusions per aquesta comissió. Són els següents:

- Conèixer els motius i els objectius de la inversió en Spanair.
- Conèixer i analitzar l'evolució de la companyia en els tres anys que va durar el projecte i les causes que van provocar la seva fallida.
- Analitzar el capteniment dels diversos Governos en el suport polític i financer que van dedicar al projecte, així com les explicacions necessàries per avaluar els motius i conseqüències de la seva actuació.

1.2. Origen i motius de la compra de SPANAIR

Durant les diverses compareixences (experts, representants polítics i empresaris) hem pogut constatar com alguns elements i condicions que existien en un moment determinat, a l'entorn de l'any 2008-09, van ser claus per tal que es prenguéss la decisió d'iniciar el projecte de Spanair i se li donés suport des de les institucions públiques i també des del sector econòmic i empresarial.

- a. Barcelona i la seva àrea d'influència necessitaven **millorar la connectivitat internacional** i, per tant, que l'aeroport del Prat pogués esdevenir un *hub* era una condició prèvia per atraure vols internacionals i desplegar rutes intercontinentals.

Aeroport hub és un aeroport de gran dimensió on una elevada proporció de vols és canalitzada per una gran aerolínia de xarxa integrada en una de les aliances internacionals de companyies aèries: *Oneworld, SkyTeam, Star Alliance*. (X. Fageda)



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015 3	
ENTRADA NÚM.	118220
N. T.	/10

L'objectiu no era un altre que aconseguir més inversions empresarials i més turistes, comportant així més generació de riquesa i de llocs de treball. Segons diversos estudis, comptar amb un aeroport *hub* pot comportar el creixement del 3% del PIB (Ferran Soriano, sessió 13.02.15).

Un dels principals avantatges, per a una ciutat, de comptar amb un aeroport amb una extensa xarxa de vols intercontinentals fa referència al fet que aquest és un determinant clau en les decisions de localització de les empreses intenses en coneixement que són una font important de generació de llocs de treball qualificats i ben pagats i d'innovació (Bel i Fageda, 2008).

La captació de trànsit intercontinental s'associa generalment amb els viatgers de negocis, però cal tenir en compte que els turistes afavoreixen la consolidació d'aquest trànsit augmentant els índexs d'ocupació dels vols, element molt determinant per a les companyies a l'hora d'oferir vols.

Sembla evident que l'objectiu d'aconseguir un aeroport *hub* era una demanda clarament vinculada als objectius de desenvolupament econòmic de Barcelona i Catalunya que lligava amb la seva voluntat d'esdevenir capital econòmic del sud d'Europa.

La realitat i els diversos projectes que s'estaven iniciant a l'àrea de Barcelona precisaven de l'assoliment d'aquests objectius de millora de la connectivitat internacional:

- Fira de Barcelona i la seva ampliació. L'any 2007 s'inaugurava l'ampliació de la Fira, Gran Via 2 L'H, que va suposar una inversió de 900M€ amb 6 pavellons nous i 326.000m² d'espai firal i 5.000 places d'aparcament. La posada en marxa d'aquesta infraestructura significava comptar amb un dels recintes firals més grans i de referència a Europa. De fet, un dels exemples de l'èxit d'aquesta infraestructura ha estat i és la possibilitat d'albergar el *Mobile World Congress*.
- Port: turisme de creuers. El Port havia començat una aposta important per augmentar el turisme de creuers. El creixement del tràfic a l'aeroport està molt lligat al creixement del trànsit de creuers. En



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015 ⁴	
ENTRADA NÚM.	118220
N. F.	118

efecte, un dels principals determinants del trànsit de creuers es relaciona amb el trànsit aeri de la seva ciutat de referència. (Castillo-Manzano, Fageda i Gonzalez-Laxe, 2014). En aquest sentit, és important l'evolució dels creuers al Port de Barcelona, que va passar l'any 2003 de 1 milió de passatgers a més de 2 milions i mig el 2013.

- Districtes econòmics del 22@ i la Zona Franca: dues apostes clares de la ciutat de Barcelona per captar inversions en l'àmbit de la innovació i el coneixement, així com en la logística i la indústria.
 - Comitè de Desenvolupament de Rutes aèries de BCN: l'any 2005 es crea el Comitè de rutes del què formava part l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, la Cambra de Comerç i AENA, com a gestor de l'aeroport. L'objectiu principal i fundacional del CDRA era i és fer de l'aeroport de Barcelona una infraestructura moderna capaç d'oferir serveis a nivell global amb una oferta de rutes que connectin Barcelona amb les principals àrees geogràfiques del món.
- b. Per promoure aquest objectiu explicitat en l'apartat anterior, hi havia dues vies possibles: tenir capacitat de decisió sobre l'aeroport de Barcelona o bé l'existència d'una companyia aèria que fes de BCN la seva base i expandir a través d'ella la connectivitat internacional.

La primera via no depenia de Catalunya, ja que la competència sobre l'aeroport és de l'Estat, i en concret d'AENA que és el gestor aeroportuari. Durant els darrers anys, s'han realitzat diverses accions polítiques i socials per demanar a l'Estat un canvi de gestió en relació a l'aeroport de BCN però no ha fructificat cap iniciativa. Des del Grup parlamentari Socialista hem demanat la gestió individualitzada de l'aeroport del Prat per tal de millorar no només la seva gestió sinó la competitivitat de la resta dels aeroports d'Espanya.

El 22 de març del 2007 a l'IESE, l'empresariat català i la societat civil liderats per la Cambra de Comerç de BCN, el Cercle d'Economia, Foment del Treball i el RACC varen celebrar un acte per exigir que s'acabés l'ineficient model centralitzat d'AENA i es garantís que Catalunya tingués un paper determinant en la nova gestió d'una infraestructura bàsica per a la competitivitat del país.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015 ^S	
ENTRADA NÚM.	118220
N. T.	/10

Descartada la primera via, la segona apareix com una oportunitat quan la companyia aèria Spanair es posa a la venda per part de la propietària, que era SAS. A més, a mitjans de l'any 2006, Iberia inicia una reestructuració per concentrar les seves operacions al seu principal *hub* de Madrid i, per tant, es constata l'abandonament d'Iberia de l'aeroport del Prat.

Spanair era una oportunitat, comptava amb 10 milions de viatgers a tot Espanya, 4 milions a Barcelona, i era la segona línia espanyola en nombre de vols, sòcia de *Star Alliance*, és a dir, dins la xarxa integrada en una de les aliances internacionals més importants del món.

El què un aeroport esdevingui o no un hub depèn de les decisions que prenguin les companyies aèries, que normalment estan influenciades per la demanda que pot generar l'àrea urbana on es localitza l'aeroport i per la seva posició geogràfica (X. Fageda)

- c. En el moment que es posa a la **venta Spanair** el sector empresarial del país inicia contactes amb el Govern per estudiar la situació de la companyia i analitzar la possibilitat de comprar Spanair i així convertir-la en un instrument al servei de l'aeroport del Barcelona amb l'objectiu que esdevingués un *hub*.

Abans de prendre les decisions sobre la possibilitat que administracions i institucions públiques catalanes invertissin recursos públics en la companyia Spanair, es varen realitzar una quantitat important de plans de negoci i viabilitat per tal d'analitzar la companyia i la viabilitat de la mateixa.

Cal recordar que no era la primera vegada que una administració pública invertia o creava una companyia. En l'origen de la implantació de projectes aeronàutics hi ha hagut sempre una forta implicació de les administracions dels diversos països. Seria el cas de la pròpia SAS, que és una empresa creada per tres governs: els de Dinamarca, Suècia i Finlàndia. El mateix passa amb *Singapore airlines*, companyia pública, o amb l'Estat espanyol, que ha invertit al llarg dels anys més de 900 M€ a IBERIA.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista



Aquestes decisions es van fonamentar en plans de negoci i viabilitat elaborats per consultores internacionals reconegudes en el sector. Les institucions implicades i les Administracions van valorar positivament aquests plans i sobretot el compromís de la propietària SAS, que va donar suport financer i el coneixement del sector, esdevenint soci industrial en la primera fase del projecte, element clau per tal de poder realitzar aquest projecte, tal i com van evidenciar la majoria dels experts que varen comparèixer.

Tenint en compte la informació a la que s'ha tingut accés, es pot afirmar que les condicions de compra eren favorables i les potencialitats de la companyia eren elevades, fet que permetia compensar la difícil situació financera inicial. Es tractava, així doncs, de reorganitzar i reconvertir l'empresa per posar-la en rendibilitat i oferir-la a un soci potent del sector amb qui ja s'havien començat les converses. D'aquesta manera, s'aconseguia tenir una companyia forta amb base a Barcelona dins l'aliança *Star Alliance* que, com queda expressat en altres punts, era una condició per poder convertir l'aeroport barceloní en un *hub*.

Així doncs, el projecte va rebre el suport del Govern de la Generalitat i també de l'Ajuntament de Barcelona, però també d'altres importants institucions econòmiques del país, com la Cambra de Comerç, la Fira de Barcelona o Turisme de Barcelona, sense oblidar la iniciativa i l'aposta individual d'alguns empresaris catalans que van invertir en la companyia.

Durant les diferents compareixences, els representants de l'Administració de la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona han justificat el seu suport financer al projecte iniciat per diverses institucions econòmiques i empresaris privats del país en els motius exposats anteriorment, destacant la importància de la companyia Spanair per poder convertir l'aeroport en una infraestructura clau per al desenvolupament econòmic del país.

Alguns dels compareixents van destacar que deixar passar l'oportunitat que es va presentar en aquell moment era perdre la possibilitat de potenciar l'aeroport de Barcelona, d'acord amb els objectius de política econòmica regional. I no invertir en aquell moment també tenia costos:



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista



pèrdua viatgers i connexions en l'aeroport de Barcelona, pèrdua de negoci a la ciutat i a la seva àrea d'influència o pèrdua immediata d'ocupació.

Cal recordar que SAS havia decidit vendre la companyia Spanair i en cas de no vendre-la, tancar-la immediatament, amb el què això hagués suposat de pèrdues de llocs de treball. Aquestes consideracions realitzades per diversos compareixents, sobretot els empresaris i responsables polítics, també varen ser importants en el moment de prendre la decisió d'invertir en la compra de Spanair.

1.3. Desenvolupament del projecte empresarial

Després d'analitzar les compareixences del President i membres del Consell d'Administració, així com d'altres directius de la companyia, i dels responsables polítics i empresarials, hem pogut constatar com el projecte Spanair es va gestionar durant els tres anys posteriors a la venda de la companyia.

- a. La companyia Spanair va operar durant tres anys, després de la compra realitzada per empresaris privats i institucions públiques. La fórmula emprada va ser la creació de l'empresa IEASA amb capital públic i privat. D'aquest, el 20% provenia de SAS que així es comprometia amb capital i també amb l'assumpció dels deutes inicials de la companyia. El 80% restant provenia de l'empresa patrimonial VOLCAT 2009 liderada per una vintena d'empresaris catalans, ITCSA (societat creada per Turisme de Barcelona) i Catalana d'Iniciatives, una empresa de capital risc participada per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya i empresaris privats.

En les diverses compareixences, cada un dels representants ens varen explicar els motius per invertir en Spanair (explicats en el punt 1.2) i, en concret, la Generalitat de Catalunya va exposar perquè va emprar Catalana d'Iniciatives per concretar la seva participació. Segons va explicar Rafael Suñol, President en aquell moment, la societat de capital risc era una eina financera de col·laboració públic-privada que realitzava inversi-



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista



ons empresarials a llarg termini. Durant els anys de funcionament de la societat es van posar en marxa 92 operacions amb inversions de 170M€ que s'arribaven a multiplicar en el seu conjunt per 1'7%.

Segons Suñol, Spanair va ser una més de les possibles inversions que es van estudiar en el sí de Catalana d'Iniciatives i en la que es va decidir participar, després d'analitzar els plans de viabilitat i plans de negoci que es varen realitzar per part de consultores del sector i de reconegut prestigi.

- b. Ferran Soriano va ser la persona escollida per desenvolupar les funcions de President de la companyia i, tal com ha quedat constatat a les diverses compareixences, l'equip directiu va treballar perseguint diversos objectius:
1. Traslladar la seu de Palma de Mallorca a Barcelona.
 2. Reestructurar la companyia.
 3. Millorar la connexió a través de l'augment de vols intercontinentals (*Star Alliance*).
 4. Cercar un soci industrial.

En una primera fase calia desenvolupar el primer i segon objectiu, i en una segona fase el tercer i el quart.

La primera fase es va assolir aconseguint el trasllat de la seu a Barcelona, no exempta però de dificultats, la reducció de costos operatius, la renegociació salarial i el redimensionament de la plantilla, amb la conseqüent pèrdua de llocs de treball o la renovació de la flota.

En relació al tercer objectiu, la millora de la connectivitat, Spanair va passar de tenir de 5 a 55 rutes de llarga distància, és a dir, va incrementar els vols internacionals i les connexions amb els membres de *Star Alliance* d'una manera contundent.

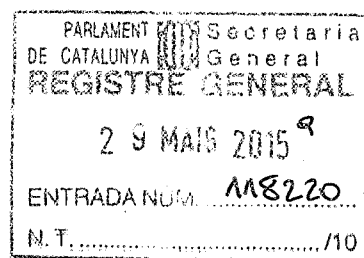
1.4. La fallida de Spanair

És difícil poder concloure quin o quins han estat els motius pels quals Spanair va fer fallida l'any 2012. Probablement, tal i com han dit els compareixents, va



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista



ser la suma de diversos elements que va produir aquesta situació. Durant les diverses sessions es va constatar el següent:

- a. La fallida de la companyia va ser provocada per diversos elements que al llarg de les sessions de la comissió s'han anat concretant. La gran majoria de compareixents creuen que no hi ha un únic motiu, sinó que la suma de molts factors comporten la fallida de Spanair, malgrat que reconeixen que si s'hagués trobat un soci industrial a temps o s'hagués tingut el capital suficient per esperar un nou comprador, avui no estariem parlant d'aquesta situació.

1.- Factors conjunturals: el projecte s'inicia a l'inici de la crisi econòmica, i en el seu desenvolupament ens trobem davant una segona recessió fruit de les polítiques d'austeritat, l'increment acusat del preu del petroli, incidents inesperats (erupció d'un volcà islandès, vagues de controladors aeris, primaveres àrabs, i la competència, que juga totes les cartes possibles per eliminar un competidor fiable com és Spanair).

2.- La feblesa del capital: malgrat la participació d'empresaris privats, va faltar un recolzament més intens del sector privat que permetés superar les dificultats financeres i els recursos que precisava un projecte tan important en aquest sector. En el cas d'haver estat més sòlids en aquest sentit, tal vegada s'hagués pogut esperar a l'arribada d'un nou soci industrial que fes front a les obligacions necessàries per tirar endavant la companyia.

3.- La no participació d'un nou soci industrial: des del dia que es comprar la companyia es compta amb un soci industrial que és SAS, però també des del primer moment, l'equip directiu té la missió de trobar-ne un de nou a qui vendre-li la companyia. Es va estar treballant en la recerca d'un soci industrial que va tenir diversos noms però, finalment, no es va concretar.

4.- Competència amb la UE: l'associació europea d'aerolínies de baix cost ELFFA, de la que formen part Vueling i Ryanair, va iniciar un procediment de denúncia davant la Unió Europea per ajudes públiques irregulars realitzades a Spanair. Aquesta denúncia va provocar la obertura d'una investigació per part de la Unió Europea que obria les portes al retorn de més de 120 milions d'euros que Spanair havia rebut d'ajudes



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118220
N. F.	10

públiques. Val a dir que, temps després, la Unió Europea va arxivar aquesta investigació.

- b. Durant la negociació amb un dels possibles socis industrials, la companyia catari Qatar Airways, es va portar a terme aquesta denúncia a la UE que, segons fonts de la pròpia companyia, va ser determinant per no signar l'acord per la compra de part de les accions de Spanair. El President de Qatar Airways, Akbar al-Baker, que no va comparèixer a la comissió, sí va realitzar diverses declaracions a mitjans de comunicació de les que es poden treure conclusions.

El tema [de la quiebra] de Spanair está más relacionada con la Comisión Europea que no con Qatar Airways o Spanair. Estábamos a punto de firmar una participación en el accionariado de Spanair. Pero dos días antes, cuando todo estaba ya negociado, la Comisión Europea lanzó una directiva sobre las ayudas gubernamentales a la firma catalana (deberían ser devueltas por Qatar Airways). Nosotros no teníamos nada que ver con las ayudas, por lo que decidimos retirarnos. Lo que hizo la UE no fue una decisión sabia. La aerolínea quebró al día siguiente.

(Declaracions de Akbar al-Baker en El Periódico de Catalunya, 28 d'agost de 2013)

- c. Spanair ha estat un projecte fallit que ha tingut costos importants, laborals i econòmics, però també ha generat beneficis diversos durant els tres anys en que la companyia va operar:
- millora de les connexions de Barcelona en rutes ara operades per altres companyies, sobretot per Vueling i Ryanair.
 - manteniment dels llocs de treball durant aquest període de tres anys.
 - generació i atracció d'activitat econòmica.
 - presència i consolidació d'acords amb *Star Alliance* que s'han mantingut a l'aeroport de Barcelona.

El projecte de Spanair també ha contribuït a possibilitar un conjunt d'elements de considerable valor, com:



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015	
ENTRADA NÚM.	118220
N.º	118

- la consolidació de la T1 (que Spanair va inaugurar).
- la competitivitat de l'aeroport del Prat que és avui el més rendible d'Espanya i amb l'increment més important del nombre de viatgers. La mateixa competència que va portar a la fallida el projecte Spanair ha posat en valor l'aeroport no deixant un espai buit com va fer en el seu dia Iberia.

1.5. Conclusions finals

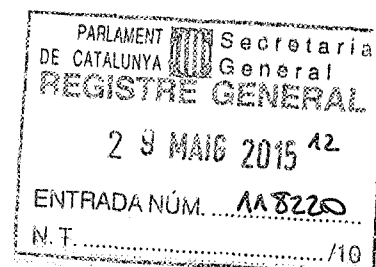
Després d'haver constatat cada un dels elements comentats en els punts anteriors, arran de les diverses compareixences, podem concloure el següent:

- A. El capteniment de les administracions públiques en el projecte de Spanair va consistir en donar suport a uns objectius i resultats clars relacionats amb la política de desenvolupament econòmic regional, basada en posar les condicions necessàries (entre aquestes les infraestructures) i potenciar les fortaleses i els atractius de Barcelona i la seva àrea d'influència, per tal de generar riquesa i llocs de treball. Uns objectius formulats pels sectors empresarials i institucionals del país que van trobar el recolzament dels poders públics.
- B. Un dels objectius compartits per les administracions i les institucions catalanes que van donar suport al projecte va ser treballar perquè l'aeroport de Barcelona es convertís en un *hub* internacional, amb el que això comportava d'atracció d'inversions i de viatgers, augmentant el nostre PIB i la nostra capacitat de generar riquesa i llocs de treball.
- C. El projecte per a la compra de Spanair va ser analitzat i avaluat per les administracions i el sector empresarial, arran dels diversos estudis realitzats per consultores de reconegut prestigi i coneixedores del sector. Els objectius del futur de la companyia eren consistents i el projecte empresarial viable, tal i com es va concloure amb l'anàlisi de cada un dels estudis.



PARLAMENT DE CATALUNYA

Grup Parlamentari Socialista



- D. La companyia havia de complir unes condicions i les va assolir de forma destacable amb el pla de reconversió proposat: trasllat de la seu a Barcelona, reestructuració i creixement de les rutes intercontinentals. Es va comptar, també, amb un soci industrial durant el desenvolupament del projecte i es va treballar per atraure un nou soci industrial potent que permetés la continuïtat de la companyia. Aquest nou soci industrial va fallar, en el darrer moment, per raons alienes al projecte, segons s'ha acreditat a la Comissió amb la intervenció de diversos compareixents.
- E. Malgrat la fallida del projecte, moltes de les millores assolides durant el treball realitzat per Spanair durant els tres anys de vida, millores relacionades amb el desenvolupament econòmic, que eren a la base de l'actuació, i lligades a l'estratègia territorial de Barcelona i el seu entorn, s'han consolidat per altres vies. I en aquest sentit, podríem destacar la consolidació del *Mobile World Congress* o els creuers del Port de Barcelona, que és el líder europeu en aquest sentit. Són dos projectes que necessiten d'una forta aposta per la connexió internacional de l'aeroport i Spanair va aconseguir fer créixer exponencialment aquestes rutes.
- F. Creiem que hi ha diverses justificacions clares en relació a l'actuació de les diferents Administracions públiques i creiem que no és precís exigir cap tipus de responsabilitat política. Els responsables polítics prenen decisions que poden tenir un resultat fallit, tot i que aquest no ha de ser necessàriament imputable a ells com és el cas que estem tractant. En aquest cas, es va prendre una decisió que, tot i no realitzar-se amb el 100% de satisfacció que desitjaven els promotors de la iniciativa, avui ha comportat diversos beneficis, com ja hem assenyalat.
- G. Els objectius, encara no assolits, de que el Prat sigui un aeroport fortament internacionalitzat, un *hub* de comunicacions, per donar servei a les aspiracions econòmiques de Barcelona, la seva àrea i Catalunya, han de continuar entre els objectius de les nostres Administracions, potenciant els elements propis com el CDRA i amb l'acció política necessària per a que s'assoleixi una gestió descentralitzada de l'aeroport del Prat on les administracions i les institucions catalanes tinguin poder de decisió.



PARLAMENT DE CATALUNYA
Grup Parlamentari Socialista

PARLAMENT DE CATALUNYA	Secretaria General
REGISTRE GENERAL	
29 MAIG 2015 ¹³	
ENTRADA NÚM.	118220
N.º	110

2. RECOMANACIONS

- A. Caldria repensar el paper de les comissions d'investigació ja que els diputats no comptem amb els recursos ni les eines suficients per poder analitzar amb profunditat els elements que conformen el cas d'estudi i investigació en qüestió.

Palau del Parlament, 28 de maig de 2015

Maurici Lucena i Betriu
Portaveu del GP SOC

Alícia Romero Llano
Diputada del GP SOC