



# DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XII legislatura · tercer període · sèrie C · número 205

---

## Comissió de Territori

Sessió 11, dimecres 13 de març de 2019

Presidència de la I. Sra. Assumpta Escart Gibert

**Dossier**

### TAULA DE CONTINGUT

---

Sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la situació de la gestió del servei de tren de rodalia 355-00051/12	4
Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre el decret llei dels vehicles de transport amb conductor (retirada) 354-00080/12	36
Proposta de resolució sobre el Pla director urbanístic d'infraestructures Martorell-Abrera 250-00377/12	36
Proposta de resolució sobre la convocatòria de subvencions per al millorament dels habitatges 250-00406/12	43
Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la vaga de taxistes (decaiguda) 354-00081/12	45
Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades a les empreses de vehicles de turisme amb conductor 354-00085/12	45
Sol·licitud de compareixença del secretari d'Infraestructures i Mobilitat perquè informi sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades a les empreses de vehicles de turisme amb conductor 356-00330/12	46
Sol·licitud de compareixença de Marcel Coderch i Colell, president de l'Autoritat Catalana de la Competència, perquè informi sobre el Decret llei 4/2019, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor 356-00350/12	46
Sol·licituds de compareixença acumulades relatives als accidents de tren a la xarxa de rodalia del novembre del 2018 i el febrer del 2019 356-00355/12, 356-00356/12 i 356-00357/12	46

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

El *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya* (DSPC) reproduceix només les intervencions orals fetes durant la sessió. La resta de documentació que acompanya la intervenció es pot consultar a l'expedient de la comissió.

Transcripció i correcció: Serikat  
Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)

0213-7992 (sèrie C)

DL: B-3.468-1982

[www.parlament.cat](http://www.parlament.cat)

### Sessió 11 de la CT

La sessió de la Comissió de Territori (CT) s'obre a les deu del matí i quatre minuts. Presideix Assumpta Escarp Gibert, acompanyada del vicepresident, Sergio Sanz Jiménez, i de la secretària en funcions Mònica Palacín París. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents els diputats Héctor Amelló Montiu, David Bertran Román, Marina Bravo Sobrino, Francisco Javier Domínguez Serrano i Javier Rivas Escamilla, pel G. P. de Ciutadans; Narcís Clara Lloret, Josep M. Forné i Febrer, Gemma Geis i Carreras, Antoni Morral i Berenguer, Eduard Pujol i Bonell i Francesc Ten i Costa, pel G. P. de Junts per Catalunya; Jordi Albert i Caballero, Ferran Civit i Martí, Irene Fornós Curto, Gerard Gómez del Moral i Fuster i Marc Sanglas i Alcantarilla, pel G. P. Republicà; Jordi Terrades i Santacreu i Rosa M. Ibarra Ollé, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; David Cid Colomer, pel G. P. de Catalunya en Comú Podem, i Esperanza García González, pel S. P. del Partit Popular de Catalunya.

Assisteix a aquesta sessió el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet i Valera, acompanyat del secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Isidre Gavín Valls.

#### ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la situació de la gestió del servei de tren de rodalia (tram. 355-00051/12). Conseller del Departament de Territori i Sostenibilitat. Sessió informativa.

2. Proposta de resolució sobre el Pla director urbanístic d'infraestructures Martorell-Abrebra (tram. 250-00377/12). Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 172, 13; esmenes: BOPC 209, 22).

3. Proposta de resolució sobre la convocatòria de subvencions per al millorament dels habitatges (tram. 250-00406/12). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 189, 29; esmenes: BOPC 238, 20).

4. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre el decret llei dels vehicles de transport amb conductor (tram. 354-00080/12). David Cid Colomer, del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

5. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la vaga de taxistes (tram. 354-00081/12). Natàlia Sánchez Dipp, del Subgrup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Crida Constituent. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

6. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades a les empreses de vehicles de turisme amb conductor (tram. 354-00085/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

7. Sol·licitud de compareixença del secretari d'Infraestructures i Mobilitat davant la Comissió de Territori perquè informi sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades a les empreses de vehicles de turisme amb conductor (tram. 356-00330/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

8. Sol·licitud de compareixença de Marcel Coderch i Colell, president de l'Autoritat Catalana de la Competència, davant la Comissió de Territori perquè informi sobre el Decret llei 4/2019, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor (tram. 356-00350/12). David Cid Colomer, del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

9. Sol·licitud de compareixença d'Isabel Pardo de Vera Posada, presidenta de l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, davant la Comissió de Territori perquè informi so-

bre els accidents de tren a la xarxa de rodalia del novembre del 2018 i el febrer del 2019 (tram. 356-00355/12). Albert Batet i Canadell, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Anna Caula i Paretas, del Grup Parlamentari Republicà. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

10. Sol·licitud de compareixença d'Isaías Táboas Suárez, president del Grup Renfe, davant la Comissió de Territori perquè informi sobre els accidents de tren en la xarxa de rodalia del novembre del 2018 i el febrer del 2019 (tram. 356-00356/12). Albert Batet i Canadell, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Anna Caula i Paretas, del Grup Parlamentari Republicà. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

11. Sol·licitud de compareixença de Juan Jesús García Fraile, secretari general del Sindicat Espanyol de Maquinistes i Ajudants Ferroviaris, davant la Comissió de Territori perquè informi sobre els accidents de tren en la xarxa de rodalia del novembre del 2018 i el febrer del 2019 (tram. 356-00357/12). Albert Batet i Canadell, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Anna Caula i Paretas, del Grup Parlamentari Republicà. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

### **La presidenta**

Bon dia. Doncs començaríem aquesta sessió de la Comissió de Territori, donant, en primer lloc, la benvinguda al conseller i a la persona que l'acompanya.

### **Sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la situació de la gestió del servei de tren de rodalia**

355-00051/12

I tractaríem el primer punt de l'ordre del dia, sobre la sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller, com acabem de dir, sobre la situació de la gestió del servei de tren de rodalia. El conseller sap que disposa d'una hora, com a màxim, i els grups parlamentaris, de deu minuts. Diem «com a màxim», eh?, en general, perquè després tenim dos propostes de resolució i unes votacions de sol·licituds de compareixences i de sessions informatives.

Doncs, sense més, passariem la paraula al conseller. Conseller, té la paraula.

### **El conseller de Territori i Sostenibilitat (Damià Calvet i Valera)**

Moltes gràcies, presidenta. Diputades, diputats, m'acompanya el secretari d'Infraestructures i Mobilitat, el senyor Isidre Gavín. Ja els avanço que no pretenc esgotar l'hora d'aquesta intervenció inicial, precisament per poder fer un debat més àgil.

Comparec avui a la Comissió de Territori a petició pròpia, perquè com a govern ens veiem amb la necessitat de compartir amb els membres de la comissió, amb tots vostès, la situació de rodalies i de regionals, deu anys després d'un traspàs incomplet i incomplet, i amb algunes línies amb un molt mal servei; amb un mal servei que podríem descriure també com a mal servei cronificat. I amb dos accidents; amb dos accidents recents a l'R4, un a Vacarisses i un a Castellgalí, en menys de tres mesos, amb dues persones mortes –un viatger i una maquinista– i cent set ferits.

Vagi per endavant el meu condol, el nostre condol –el de tot el departament i el de tot el Govern– pel veí de Castellbell i el Vilar i també per la treballadora de Renfe. Així ho vam traslladar a les seves famílies i vull reiterar-ho aquí en seu parlamentària. El nostre condol per als amics i treballadors de l'operadora ferroviària, per la pèrdua de la seva companya. Aquesta situació també ha mobilitzat intensament el territori, la gent del Bages, la gent del Solsonès, la gent de Lleida, que s'hi han rebel·lat.

És amb aquesta situació i per tot el que tractarem d'explicar-los avui, de relatar-los avui en aquesta compareixença, que el Departament de Territori i Sostenibilitat i aquest conseller que els parla –que, com saben, desenvolupa les funcions en

nom del conseller legítim, l'amic Josep Rull, avui injustament empresonat i jutjat al Tribunal Suprem— creiem que cal replantejar un traspàs, creiem que cal reobrir-lo, com ens han sentit dir ja en alguna ocasió. Hem utilitzat aquest concepte: el de la reobertura del traspàs.

Avui els tractarem d'explicar amb vocació constructiva per què plantegem aquesta reobertura, per què plantegem aquesta reobertura del traspàs. Caldrà recordar, per poder arribar a aquesta voluntat de reobrir el traspàs, com hem arribat fins aquí, en què s'ha fracassat i, com no podia ser d'una altra manera, què hem fet, sense èxit, per revertir aquesta situació.

Els deia que fa deu anys, fa deu anys del traspàs de rodalies. Deu anys que les competències són teòricament i sobre la taula de la Generalitat. En aquesta dècada, en aquests deu anys, han passat moltes coses, moltíssimes, però no totes les que voldríem. Les que voldríem no han passat. Haguéssim volgut que, després de tot aquest període, ens haguéssim trobat avui davant un servei de rodalies i regionals a l'altura, a l'altura del que necessita el país, un servei fiable, modern, solvent, que donés resposta als ciutadans i a les ciutadanes que el fan servir per anar a treballar, per anar d'oci, per anar a l'hospital, per anar a la universitat, per anar allà on els calgui. I no és així. Malauradament, deu anys després, el traspàs del servei a Catalunya no ha servit per al que volíem, per al que necessitàvem, per donar aquest servei que necessita el país. Som oficialment els titulars de rodalies i regionals, però no tenim les eines que ens permetin oferir un transport, hi insisteixo, com mereixen els usuaris.

Els reitero que, fruit d'aquesta constatació, d'aquesta impotència, d'aquesta frustració, hem demanat reobrir el traspàs, i al llarg de la compareixença els explicarem com hem arribat a aquesta conclusió.

Abans de tot volem, per tant, fer una mica de memòria. Moltes vegades el que passa és que perdem de vista què es va acordar fa una dècada, exactament i amb precisió el que es va acordar fa una dècada, i què ha passat realment. De la distància, creiem, abismal, entre el que es va pactar i el que realment ha succeït..., des d'aquesta distància, hi insisteixo, abismal, rau, es basa la nostra reclamació per canviar les coses, per reobrir, com deia, el traspàs.

Cal advertir que de la mateixa manera que el conseller legítim, l'amic Josep Rull, va fer, l'equip que hem seguit el seu llegat constatem amb disgust que no ens agrada aquesta cançó de l'enfadós, que detestem, que no ens agrada protestar una i altra vegada, un any rere un altre, sense resultats visibles. Em queixo sempre, quan em pregunten per rodalies i regionals, que el que no m'agrada precisament és protestar i queixar-me.

Aquesta impotència, aquest disgust enfront de les coses que no acaben de funcionar, té com a resposta una nova proposta, que ja serà l'enèsima proposta per part de la Generalitat, l'enèsim intent per trobar una solució i així oferir als nostres ciutadans, a les nostres ciutadanes, el servei que es mereixen. Nosaltres no defallim mai en la recerca de solucions i de diàleg. No ens cansem de cercar una sortida; des de la fermesa, però amb tota la voluntat de cercar una sortida basada en el diàleg.

Començo a explicar el que va succeir i el que ha anat, doncs, desenvolupant-se al llarg d'aquests deu anys, amb una primera constatació: que va ser un traspàs peculiar; és l'adjectiu que hem trobat per definir-lo de la manera més sincera possible: un traspàs peculiar.

Moltes vegades parlem de traspàs incomplet i incomplert. La seva arquitectura competencial, l'arquitectura competencial en termes organitzatius, va ser —per ser suaus, hi insisteixo— peculiar i singular. Un traspàs, per tant, amb una arquitectura competencial —estem parlant d'aquest primer aspecte, l'arquitectura competencial— singular. Els qui van negociar aquell traspàs —explicat en aquell moment a l'opinió pública com un triomf, pel que suposava l'ampliació de competències del país, de Catalunya— van creure que el que els deien des de l'Estat aniria a missa, és el que es faria; van creure que les rodalies, i després els regionals, arribarien amb el que s'ano-

mena «un pa sota el braç», col·loquialment parlant, i que aquest pa, aquests diners, serviren per posar ordre al desgavell de servei que patíem aleshores.

Per als més joves o els més desmemoriats, els recordo que quan es produeix el traspàs –hi insisteixo, ara fa deu anys–, tot just sortim del caos –del caos– provocat per l'arribada de l'AVE a Sants, amb els forats de Bellvitge i milers de viatgers havent-se de desplaçar en autobús durant mesos –durant mesos– perquè el servei s'havia interromput; només perquè recordin que la confiança dels usuaris en aquell moment –els usuaris de la xarxa de rodalies– era molt minsa, per no dir inexistent.

En aquest context, deia, es produeixen una sèrie d'acords a la comissió bilateral, la Comissió Bilateral Estat-Generalitat, del juliol del 2009. La comissió bilateral és la gran, la que, diguéssim, fa de paraigua de la sèrie de comissions més sectorials que tenim. En aquesta comissió bilateral es prenen una sèrie d'acords, compromisos polítics, que finalment es plasmen en dos reials decrets de traspàs, per a rodalies i per a regionals. Per resumir, en aquelles normes, aquests reials decrets, el que s'estableix és que la Generalitat tindrà les funcions de regular, planificar, gestionar, coordinar i inspeccionar –aquesta és la tirallonga de funcions que se li atorguen a la Generalitat: regular, planificar, gestionar, coordinar i inspeccionar– el servei, accions a les quals em referiré una mica més endavant, per analitzar-les una a una.

Aquest és el marc competencial, aquest marc competencial singular, perquè ja veurem també, després, que això deriva en una sèrie de reunions que no deixen de ser, hi insisteixo, singulars i peculiars. Però també ens volem referir al marc econòmic, al marc econòmic d'aquest traspàs.

Fa una dècada s'arriba a una sèrie d'acords amb l'Estat, derivats de l'acord de la comissió bilateral, en aquest cas –immediatament després dels acords de la comissió bilateral–, a través de la Comissió Mixta d'Assumptes Econòmics i Fiscals Estat-Generalitat, la que es coneix com a CMAEF. Primer, comissió bilateral, després CMAEF. I en aquesta Comissió Mixta d'Assumptes Econòmics i Fiscals Estat-Generalitat, que és la que parla dels diners, s'estableix que: primer, l'Estat ha de consignar anualment en els seus pressupostos la partida per finançar el dèficit general per Renfe; segon, que l'Estat ha de transferir aquests recursos econòmics a la Generalitat per sufragar el dèficit de servei –primer, quantificar; segon, transferir–, i, tercer, que la Generalitat, conseqüentment, ha de liquidar amb aquests diners a Renfe les aportacions pactades. Per tant, control del pagament del dèficit tarifari.

Aquests tres punts, molt clars, nítids –consignar, transferir i que la Generalitat liquidi–, aquest tres punts, que es definien en els documents de traspàs de l'any 2009 i del 2010 en tot el que es refereix a recursos, tampoc no s'han complert –no s'han complert. Des del 2010 l'Estat no ha fet cap consignació als pressupostos generals de les que estaven fixades. I ja saben què han fet. Han fet una compensació directament del dèficit, una compensació del dèficit directament a Renfe. Ells, entre ells, a la seva, directament, sense tenir en compte el que establia el traspàs, deixant de banda la Generalitat i incomplint, incomplint allò que s'havia acordat a la comissió bilateral i a la comissió mixta, a la CMAEF, en definitiva.

I això ha comportat, sens dubte, un debilitament de la posició de la Generalitat –un gran debilitament de la posició de la Generalitat. El fet de no ser directament nosaltres qui paguem a Renfe, qui rebem i paguem a Renfe el dèficit tarifari, ens fa més febles. Qui no paga no mana.

Tampoc no s'ha pogut formalitzar, consegüentment, a resultes de no disposar d'aquest ingrés pel dèficit tarifari, el contracte de serveis –en algun moment el contracte de serveis l'anomenem «contracte programa», però formalment es diu «contracte de serveis»–, malgrat que la Generalitat va aprovar-lo; la Generalitat va fer el gest d'aprovar aquest contracte de serveis en sessió de govern del 8 d'octubre de 2013. Després de l'aprovació per part del Govern, s'hauria d'haver portat a la comissió bilateral, però el Govern del PP va bloquejar políticament qualsevol relació Estat-Generalitat, qualsevol relació bilateral, i, per tant, ja no va ser possible que...,

malgrat el gest del Govern de la Generalitat d'aprovar en sessió de govern aquest contracte de serveis, aquest contracte programa, això va quedar, diguéssim, en la seva no tramitació.

La Generalitat ha hagut d'assumir, fruit dels acords inicials, el cost de totes les millores de servei mitjançant el que hem anomenat «el pla d'acció», una figura que també es contemplava, un pla d'acció que definís aquelles voluntats de millora del servei, posades sobre la taula per part de la Generalitat. Això sí que, encara que la resta no s'hagi complert, la Generalitat ho ha anat pagant. Tampoc no s'han traspassat els mitjans humans i materials, incomplint novament allò que marca o que marcava l'acord de traspàs, que deia que s'havia de fer abans del 2012.

En definitiva, per tant, amb tota aquesta situació –del marc competencial, del marc econòmic, del pagament de les millores a través del pla d'acció, de no complir, fins i tot, el traspàs de mitjans humans i materials–, podem parlar d'un traspàs, ho reitero, incomplet i incomplert. En alguna ocasió l'anomenem «un miratge» –un miratge.

I a aquestes circumstàncies se suma també la poca operativitat que es desprèn dels convenis; amb Renfe, un primer conveni, i amb el Ministerio de Fomento i Adif, un segon conveni. En el primer dels casos..., aquests convenis es fan amb desplegament, diguéssim, objectiu, amb desplegament material concret del que s'articula a través dels acords de traspàs. Primer, conveni amb Renfe; segon, operatiu, amb el Ministerio de Fomento i Adif.

En el primer dels casos, en el conveni amb Renfe, hi ha un marc per a la direcció i prestació de rodalies entre Renfe i Generalitat. Això no obstant, considerem que es tracta d'un plantejament equivocat –ho hem expressat en moltes ocasions–, ja que el format d'un òrgan mixt..., aquest és l'òrgan de coordinació que es desenvolupa a través d'aquest conveni amb Renfe. El format d'òrgan mixt entre el titular del servei, que és el Govern de la Generalitat, i l'operadora, l'empresa, no permet gestionar correctament la unitat de negoci de rodalies de Catalunya. No n'estem contents, d'aquesta fórmula de treball. Més enllà, evidentment, de les bones maneres dels responsables de Renfe, que no els les nego, igual que els professionals de l'empresa ferroviària, l'òrgan mixt ha estat més d'un any sense reunir-se. Amb el 155 pel mig això era bastant evident. Després del 155, la darrera reunió que es va celebrar va ser el 15 de novembre, fa quatre mesos, i pel camí, hi insisteixo, han passat coses que no ens han acabat d'agradar.

Traspàs d'arquitectura singular, del qual vam anar a un primer conveni entre la Generalitat i Renfe –n'acabem de parlar–, i un acord entre la Generalitat, els ho deia, i el Ministerio de Fomento i Adif, l'acord que s'anomena «de capacitat», on s'adjudiquen els solcs sobre la infraestructura de la xarxa ferroviària d'interès general, la RFIG, que és sobre la qual es presta el servei. Aquest segon mecanisme, igual que l'òrgan mixt, el del primer conveni amb Renfe, suposa reunions bilaterals amb Adif –colloquialment les anomenem les «reunions de la comissió de capacitat»– per, suposadament, coordinar-nos millor. Aquesta comissió de capacitat pateix un greu problema, de nou, de base, que va provocar que en el seu moment, durant el mandat del conseller legítim de Territori i Sostenibilitat, en Josep Rull, es presentés –presentés– un recurs davant l'Audiència Nacional, per inactivitat, per no complir les seves funcions. Restava pendent de sentència.

O sigui, que d'aquells acords amb Adif, Fomento, tampoc no n'estem gens satisfets. L'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries, Adif, ha incomplert la seva obligació de posar a disposició del titular –Govern de la Generalitat– la capacitat d'una infraestructura en condicions i ben mantinguda. A això hem de sumar també que no s'ha subscrit el Conveni per a la prestació de serveis en estacions, una derivada, també, dels acords de traspàs inicials, un incompliment més per a la llista.

No hi pot haver un bon servei de rodalies si no hi ha unes bones infraestructures. Això és una obvietat. Quan presentàvem el pla estratègic, fa una setmana, de Ferro-

carrils de la Generalitat, el Pla estratègic 10/30, vam insistir en aquesta idea. Aquell dia –ho poso només a tall d'exemple– vam plantejar l'obertura d'un segon túnel per a la línia del Vallès, per aconseguir escurçar a set minuts la freqüència en hora punta del metro que va a Terrassa i Sabadell, de la línia del Vallès. No era res extemporani, no és cap idea improvisada. Construir noves infraestructures a l'altura de les necessitats dels ciutadans és la nostra obligació; el nostre neguit: tractar d'excel·lir en la prestació del servei. I això és possible, només és possible, si la infraestructura ens acompanya. Amb els Ferrocarrils de la Generalitat, amb els catalans, vam decidir ampliar la xarxa cap al Vallès, les perllongacions de Sabadell i Terrassa, i d'aquesta forma ens vam trobar amb increments del nombre de viatgers espectaculars, si m'ho permeten. A la línia de Terrassa ha estat d'un 67 per cent –1,7 milions de viatgers per any–, i a la de Sabadell d'un 65 per cent –1,5 milions de viatgers per any. Millor infraestructura, millor servei de transport públic; és una dicotomia perfecta. Major nombre d'usuaris; és una correspondència, hi insisteixo, directa.

Fins a cert punt, entendrïem els laments de fa uns dies del president de Renfe, el senyor Isaías Táboas, que en un dinar a la Cambra de Comerç, sembla que va ser la setmana passada, es lamentava que «no ho fem tan malament». Va parafrasejar alguna frase d'alguna persona coneguda. «No ho fem tan malament» –deia, d'ells mateixos, de Renfe. I que en moltes ocasions, deia, les incidències que pateixen a Renfe tenen a veure amb la infraestructura, amb allò que depèn d'Adif, no pas amb la seva manca de competència, la de Renfe.

Podem estar d'acord amb ell fins a cert punt, perquè és veritat que en sentit estricte la quantitat i qualitat de la infraestructura de rodalies i regionals depèn d'Adif i del Ministerio de Fomento, però hem de respondre a aquest lament que estem parlant d'empreses germanes –Adif, Renfe–, empreses que tenen la mateixa família, els mateixos pares, que són el Ministerio de Fomento i l'Estat, al cap i a la fi. Imaginin, si ell plora, si ell se'n lamenta, si el president de Renfe es lamenta que moltes vegades la infraestructura no està com ha d'estar, que no està en condicions, com no volen que nosaltres, des de la Generalitat, ho fem?, com volen que nosaltres no ho fem? I el que és pitjor i el que ens fa patir més: si ell no se'n surt, que col·loquialment dina, sopa i viu a la mateixa casa, al Ministerio de Fomento, com volen que ens en sortim nosaltres, en les nostres reivindicacions per prestar un millor servei al país, a les catalanes i als catalans.

Fins ara els hem explicat quin era el marc de les nostres competències, el marc econòmic i què ha passat amb els convenis de Renfe i Adif. Hi insisteixo: marc competencial, marc econòmic, convenis de desplegament dels acords amb Renfe i amb Adif, aquest òrgan mixt i aquesta comissió de capacitat dels que, hi insisteixo, no n'estem satisfets, ni en la seva forma ni en la seva quotidianitat.

Amb aquest embolcall, uns mesos després dels acords polítics de fa deu anys, es va presentar el que es va conèixer com a Pla d'infraestructures ferroviàries de Rodalies 2008-2015, per abreujar, popularment conegut com a Pla de Rodalies –Pla d'infraestructures ferroviàries 2008-2015, que coneixem com a Pla de Rodalies. Un document llarg, un document prou llarg, ambiciós, una radiografia de quina era aleshores la situació de les infraestructures de la xarxa i què s'havia de fer, què s'hi havia d'invertir per revertir la situació.

El que passa, que això va quedar aquí, en l'explicació –va quedar en l'explicació–, en l'explicació del que calia fer i en la quantificació del que es volia invertir. Segur que en recorden la xifra, perquè l'hem expressat moltes vegades: 4.000 milions. Una xifra important, significativa, substancial: 4.000 milions; és aquell pa sota el braç que dèiem al principi de la intervenció. Doncs bé, d'aquests 4.000 milions, saben quin grau de compliment hi ha avui, en data d'avui, 13 de març de 2019? Un 14 per cent. Els percentatges, lògicament, es van actualitzant. Quatre anys després del termini que s'havia fixat per completar-ne el 100 per cent, d'aquell Pla



de Rodalies 2008-2015 –quatre anys després, estem a 2019–, hi ha un 14 per cent executat.

Aquell Pla de Rodalies, presentat per l'aleshores secretari d'estat de Planificació i Infraestructures –que va venir a viure a Barcelona uns mesos, ho deuen recordar, per solucionar l'esvoranc de Bellvitge, el senyor Víctor Morlán–, aquell Pla de Rodalies tenia previst la modernització de la infraestructura existent –tant superestructura de via com instal·lacions–, la construcció de noves línies, de dues noves línies –l'accés a l'aeroport, que encara esperem, o la Cornellà-Castelldefels, recollit en aquell Pla de Rodalies–, el túnel de Montcada o les dues duplicacions de via entre Montcada i Vic, a l'R3 –la famosa duplicació, desdoblament de l'R3–, o l'Arenys de Mar - Blanes, a l'R1; dues duplicacions que, sens dubte, donarien molta més fluïdesa al nostre servei.

A més, en aquell Pla de Rodalies també hi havia un programa d'estacions, que els recordo el que contemplava: modernitzar-les, fer-les accessibles –molt important–, fer onze nous intercanviadors –onze; se n'ha fet un, el de Sagrera, que es va inaugurar, si no ho recordo malament..., el 2011 devia ser, un–, cinc noves estacions, construir aparcaments dissuasius... Bé, tot això era el que contemplava aquest Pla de Rodalies 2008-2015. Res, un 14 per cent executat en data d'avui.

En tots aquests anys nosaltres, ho saben, no hem estat de braços plegats. En tots aquests anys d'incompliments reiterats no hem estat de braços plegats. Al contrari, hem participat en tots els òrgans establerts, l'òrgan mixt, la comissió de capacitat; hem fet propostes per guanyar fiabilitat, per resoldre els problemes de capacitat de rodalies i regionals.

I encara l'any 2013 –va ser una fita també important–, veient que el grau de compliment del Pla de Rodalies –el Pla de Rodalies original, el que va presentar el secretari Víctor Morlán, el 2008-2015– era testimonial –aleshores estàvem amb un 10 per cent de compliment; ara estem amb un 14, aleshores amb un 10 per cent–, vam fer un exercici que podríem anomenar de possibilisme, de ganes, i vam acordar un pla d'actuacions prioritàries. Vam, diguéssim, agafar una sèrie d'actuacions prioritàries del Pla de Rodalies i els vam donar un embolcall de pla d'actuacions prioritàries. És el famós pla dels 306 milions, que van acordar el conseller Vila i l'aleshores ministra de Foment, la senyora Ana Pastor –el pla dels 306 milions. Vam anar –va ser una feina ingent de l'equip del Departament de Territori– una a una, inversió per inversió, tractant d'ordenar què era per nosaltres imprescindible, posant ordre al desgavell que hi havia en aquell moment en la planificació de les accions a fer per part d'Adif i l'observança que en feien des de Renfe, des del Ministerio de Fomento. Vam anar una a una, inversió per inversió, ordenant el que era imprescindible, prioritzant –prioritzant.

Bé, un bon plantejament: prioritzar inversions, de les quatre mil promeses; 306 milions per tal d'aconseguir eficiència. Un cop més, ens vam equivocar. Un cop més vam pecar d'ingenus. Aquell pla dels 306 milions era per al període 2014-2016, es va acabar fa tres anys. Actuacions, hi insisteixo, totes extretes del Pla de Rodalies, no eren noves. No eren 306 afegits als 4.000, venien de la priorització dels 4.000 milions. Perquè, amb dades actualitzades en data 1 de gener del 2019, saben quin percentatge s'ha realitzat? Doncs, és igualment decebedor. Hi ha en servei el 12,1 per cent de les inversions que es van acordar en estacions, subestacions, infraestructura, vies, línies aèries de contacte o instal·lacions de seguretat, que van ser les que vam anar prioritzant. El 12,1 per cent dels 306 milions; un 14 per cent, aquesta és la xifra global, dels 4.000 milions. Aquesta és la realitat.

Quan el conseller legítim de Territori i Sostenibilitat, en Josep Rull, va arribar al departament el 2016 es va trobar amb això. No eren aquests percentatges, eren una mica inferiors, però es va trobar amb això. Però a més es va trobar amb un intent de normalitzar, per la porta del darrere, una situació insostenible, absolutament insostenible. Ens estem referint a les limitacions temporals de velocitat –se n'ha parlat

molt-, les famoses LTV. S'havia produït l'accident d'Angrois, un episodi tràgic, a Santiago de Compostella. Fruit d'aquell sinistre, Adif va fer –aquest va ser l'encàrrec que se li va fer des del ministeri– una auditoria de tota la seva xarxa; també a Catalunya –també a Catalunya. I en comissió de capacitat se'ns va comunicar el resultat d'aquella auditoria. Ara m'hi referiré.

Les LTV, que es van posar sobre la taula en aquella comissió de capacitat..., es va intentar, aquestes alteracions de la velocitat, que es fessin fixes, que d'alguna manera es cronifiquessin, que en comptes de gestionar-les de manera que se solucionessin i les poguéssim revertir, que les incorporéssim en els horaris comercials de Renfe. Passàvem de limitacions temporals de velocitat a un intent que fossin canvis significatius de velocitat; és un altre acrònim que s'utilitza en el llenguatge ferroviari: les CSV. Aquestes no són tan conegudes, però, en tot cas, aquest és el camí que es va marcar des de la comissió de capacitat: convertir les LTV en CSV, en canvis significatius de velocitat, a les nostres rodalies i regionals, perpetuant, per tant, el mal servei.

Recapitem. El 2015, hi havia cent onze LTVs repartides per la xarxa de rodalies i regionals –cent onze–: terraplens, trinxeres, vies en mal estat... El 75 per cent d'aquest centenar d'LTVs eren per aquesta raó. El pitjor de tot plegat, hi insisteixo, que en comptes d'agilitzar els treballs en aquells punts on els trens havien de minorar la velocitat, que provocaven aquest retard, en comptes d'això, es va orientar la seva gestió a canviar els horaris i a donar per bons aquests retards, de forma permanent.

I això no pot ser. Les limitacions són prescripcions de caràcter temporal. El mateix acrònim ho diu: limitació temporal de velocitat. Comporten limitacions per diversos motius, però principalment, hi insisteixo, pel mal estat de la infraestructura. Ens comuniquen, en una de les nostres reunions de la comissió de capacitat, que volen fer una sèrie de reajustaments horaris, és a dir, afegir minuts a les circulacions de manera permanent, fins que s'executin les obres de millora. El calendari que ens presenten per a aquestes obres de millora allarga les obres, allarga la seva solució, en aquests punts on la infraestructura està degradada, fins al 2020. Ens diuen que eliminaran vint-i-dos LTVs el 2018, trenta-vuit el 2019, quinze el 2020.

Des del departament hem fet autèntics esforços per millorar aquest tema. Primer amb diàleg, i amb tota l'exigència que cal. I en aquests moments, encara ara, que sapiguem –que sapiguem–, queden setanta-cinc LTVs a la xarxa catalana. Diem «que sapiguem» perquè són les darreres dades que tenim per part d'Adif, a qui reclamem de forma recurrent, a cada comissió de capacitat –almenys, des de fa tres reunions, consta a les actes d'aquesta manera–, que ens actualitzin aquestes dades.

El més important, de tota manera, com a titulars del servei i de cara al ciutadà, és saber quina penalització de temps comporten aquestes LTVs, per saber quin és el perjudici que s'està provocant als usuaris, aquests ciutadans descontents que són els que després legítimament s'organitzen, s'organitzen per reclamar un millor servei; s'organitzen, per exemple, amb plataformes com la de Trens Dignes, a les Terres de l'Ebre. I per què es van organitzar amb una plataforma anomenada Trens Dignes? Perquè estem parlant que les LTVs i la modificació horària que comportava aquest intent de cronificar el mal servei..., en alguns casos, els perllongaments en el trajecte eren de més de vint minuts –més de vint minuts. Estem parlant de molt temps, en aquestes línies de les Terres de l'Ebre; un fet que, sens dubte, castiga els usuaris i contra el que lluitem. Per tant, les LTVs, en definitiva, són la conseqüència de la falta d'inversió, punts de la xarxa ferroviària on calia fer millores que la desgràcia d'Angrois va fer aflorar.

Davant d'aquesta inacció flagrant, de la manca d'inversions, d'un pla de rodalies de 4.000 milions que no s'executa, d'un pla de 306 milions que tampoc, d'unes LTVs que tracten de perpetuar aquesta situació en perjudici dels ciutadans, l'equip del conseller Rull –abans ho comentava– va optar per portar als tribunals Adif, da-

vant la seva inactivitat, tal com els recordava fa un moment. És un contenciós que resta pendent de la resposta dels tribunals, encara.

El conseller Rull va impulsar també, ho deuen recordar, un manifest per la millora de rodalies i regionals, de la mà de la Federació de Municipis de Catalunya, i de la mà de l'Associació Catalana de Municipis, l'FMC i l'ACM, amb l'Ajuntament de Barcelona, singularment. I també es va celebrar, també ho deuen recordar, una cimera d'alcaldes; una cimera d'alcaldes que reclamava urgentment que s'actués en aquesta baula imprescindible del transport públic al nostre país, que porta, no ho hem d'oblidar mai, 400.000 viatgers al dia. Ens ha d'ajudar a lluitar contra, per exemple, la contaminació a l'àrea metropolitana. Transport públic vol dir, efectivament, qualitat de l'aire. Res, tot això no va activar una resposta efectiva per part de l'Estat, ni els flagrants incompliments, ni el manifest, ni la cimera d'alcaldes, el clam del territori per aconseguir un millor servei.

I ens hi hem implicat, el grup següent, hem fet tot el que estava a les nostres mans. La Generalitat ha complert amb aquelles cinc funcions que se'ns atorgaven, ha intentat complir amb aquelles cinc funcions: regular, planificar, gestionar, coordinar i inspeccionar. Però a l'hora de regular ens falta la infraestructura, que es regeix per la llei estatal. A l'hora de planificar, topem amb dificultats per implementar les nostres propostes, perquè la capacitat de la xarxa és d'Adif. Quan gestionem o quan inspeccionem, ens falta formalitzar el contracte de serveis, per poder exigir a Renfe el que toca; contracte que no es formalitzarà sense el traspàs del dèficit tarifari. I deixo en darrer lloc quan coordinem. He dit regular, planificar, gestionar i inspeccionar. Deixo en darrer lloc quan coordinem, perquè fins ara havíem tingut com a interlocutor un director, una directora de rodalies a Catalunya. Aquesta figura sempre ha topat amb una manca d'autonomia real respecte a Renfe a Madrid, sempre han d'acabar consultant-ho tot. Al marge de tota la bona intenció i la bona relació que podem tenir, sempre hem topat amb una manca d'autonomia real respecte a Renfe a Madrid.

El nou ministre de Fomento, el senyor José Luis Ábalos i el seu equip van decidir, a l'inici d'aquesta legislatura estatal, que havien de crear una nova figura, la del coordinador de rodalies, que ocupa el senyor Pere Macias. Benvinguda sigui la coordinació si aquesta ha de ser efectiva, si ha de servir realment per avançar. Però les coordinacions han d'anar acompanyades d'una comunicació fluida, i malgrat que a la primera reunió que vaig mantenir amb el mateix ministre a finals de setembre li trasllado que des de la Generalitat volem –en aquell moment utilitzàvem aquest concepte– «perfeccionar» el traspàs, ells ens van respondre amb un coordinador; una coordinació que es tradueix en la constitució unilateral d'una sèrie de grups de treball, als quals no es convida la Generalitat. És el «colmo»: resposta unilateral de coordinació, sense diàleg respecte als titulars del servei, i no se'ns convida a participar d'aquesta sèrie de grups de treball.

Es tracta d'unes comissions amb nom i membre designats on, hi insisteixo, per sorpresa nostra, no se'ns fa participar, malgrat ser, hi insisteixo, els titulars del servei. Unes comissions que suposadament –ens en vam assabentar per la premsa– han de servir per fer un nou pla de rodalies –hi ha el Pla de Rodalies original, el pla d'actuacions prioritàries, un nou pla de rodalies– per planificar quines són les prioritats.

Aquest, sens dubte, va ser un fet molt desafortunat –molt desafortunat–, que jo vaig comunicar personalment al president de Renfe, i ells mateixos, el mateix president, el senyor Isaías Táboas, va admetre que no havia estat encertat. Després el president de Renfe me'n va informar per carta, fet que va provocar, hi insisteixo, que li expresséssim el nostre malestar.

Lluny d'arreglar-se, malgrat aquesta coordinació i aquesta voluntat de crear unilateralment aquestes comissions de treball sense la Generalitat, la situació no millora: la percepció dels usuaris segueix sent molt dolenta, i ara mateix, afegint els dos

desgraciats accidents de l'R4, que han tornat a posar en dubte la xarxa per la manca d'inversió en la infraestructura, sens dubte s'ha empitjorat.

Fixin-se que ha passat una cosa sense precedents, que és que els maquinistes de SEMAF es van plantar, van decidir no prestar servei durant els dies posteriors a l'accident de Castellgalí del 8 de febrer, una vegada Adif ja havia donat per reparada la infraestructura. Saben com és de greu això? Saben quin és el missatge que s'ha traslladat a l'opinió pública? Els maquinistes de SEMAF es van negar a prestar el servei una vegada Adif ja havia donat per reparada la infraestructura.

En tot cas –l'hi he explicat en les ocasions que he pogut al ministre Ábalos, i també l'hi he dit al secretari d'estat d'Infraestructures Pedro Saura; ho he fet en reunions amb ells i per carta–, volem revertir la situació. A la darrera carta que li vaig enviar al senyor Saura, més enllà de fer-li memòria sobre els incompliments de la darrera dècada, li exposo clarament que no estem d'acord amb aquesta proposta dels grups unilaterals creats per Renfe i que el que plantejem és, efectivament, la reobertura del traspàs, per escrit, que, com hem detallat, aquests grups unilaterals han estat un despropòsit, i el traspàs ha estat en si mateix un despropòsit.

Volem establir un nou model de governança per escapar d'una gestió que fins ara és clarament insatisfactòria, i creiem que s'ha de basar en una relació bilateral entre l'Estat i la Generalitat, entre el Govern de l'Estat i la Generalitat, entre el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. No una relació de la Generalitat o el Departament de Territori amb Adif o amb Renfe, no, relació bilateral departament - Ministerio de Fomento, en el context polític actual, evidentment –una relació bilateral, hi insisteixo, en el context polític actual.

Aquesta relació bilateral hauria de disposar d'una comissió específica, amb una forma, doncs, que s'hauria de perfeccionar. En un principi havíem pensat que poguéssim penjar de la comissió bilateral que tenim per determinar tot el que fa referència a la disposició addicional tercera, però creiem que aquesta comissió bilateral va molt referida únicament i exclusivament a la disposició addicional tercera, per tant, segur que haurem de pensar en un nou instrument, i que ha de tenir un conveni, efectivament, un conveni específic. Comissió específica per a aquesta relació bilateral i un conveni específic.

Aquest instrument és el que hauria de garantir l'acompliment dels acords per part dels actors, d'igual a igual, i així quedarien obligats els compromisos que s'hi adopten. Aquest nou conveni específic, aquest conveni marc, faria que les dues parts quedessin obligades, mitjançant i com a mínim les següents eines, i les passo a relacionar.

Primer, el traspàs de recursos, per garantir que es transfereixen a la Generalitat. Segon, i consegüentment, un contracte de serveis amb l'operadora Renfe. Tercer, un pla d'inversions, per comprometre la inversió del Ministerio de Fomento a través d'Adif. Quart, la segregació de la unitat de negoci Rodalies Catalunya com una unitat autònoma. Cinquè, el traspàs de les línies que passen exclusivament per territori català, que donen servei exclusiu a Catalunya. I, sisè, el disseny –això ja és més formal– d'un mecanisme de coordinació, amb el nom que es decideixi, hi insisteixo, comissió bilateral o el que calgui. Aquests són els sis punts que aquest conveni marc ha de contenir.

A més, aquest nou conveni també s'ha de dotar de dues noves eines de seguiment i compliment d'aquest, que perfeccioni molt el que tenim actualment. En primer lloc, una comissió de seguiment amb Renfe; no un òrgan mixt com tenim ara, una comissió de seguiment amb Renfe. Entenem que no té sentit, hi insisteixo, que el proveïdor dels serveis se situï en la mateixa posició que el titular –no té cap sentit. Per aquest motiu, aquesta comissió de seguiment amb Renfe ha de ser una eina de treball que permeti fer el seguiment de l'acord entre el titular i l'operador, i ha de fer, evidentment, el seguiment del contracte de serveis aprovat pel conveni marc.

I, en segon lloc, una comissió de seguiment amb Adif, seguint el mateix fil argumental. Com a titulars del servei, hem de tenir un espai de treball i seguiment amb el titular de les infraestructures; no una comissió de capacitat, com la que tenim ara, una comissió de seguiment amb Adif. En aquest àmbit es faria, evidentment, el seguiment del pla d'inversions del conveni.

La importància d'aquesta nova estructura, d'aquesta proposta que els fem, amb les comissions, autònomes entre elles, amb Adif i amb Renfe, neix amb la voluntat de modernitzar el servei d'una vegada per totes, i enllaça perfectament amb la legislació europea, una legislació europea que aposta per la liberalització del servei ferroviari. I és aquest l'escenari en el qual hem de treballar i conviure. Nosaltres, igual que amb la vinyeta, el que volem fer és enllaçar, hi insisteixo, amb aquests criteris europeus, moderns, on els operadors ferroviaris treballen per un costat i els titulars de la infraestructura per un altre. Per tant, amb aquesta estructura competencial enllacem, hi insisteixo, amb els conceptes europeus del servei ferroviari.

Cal, en definitiva, una coordinació eficient i adaptada a l'escenari actual, i la gestió ha de dependre, d'una vegada per totes i de manera real, de la Generalitat, després de més d'una dècada en la que hem comprovat que no hi ha manera que inverteixin. Hi ha d'haver comissions de seguiment per separat, i si eventualment un dia es decideix que sigui un altre l'operador, s'ha d'estar en condicions que així sigui.

Abans els parlava de Ferrocarrils de la Generalitat. Ells són una empresa amb ambició, com s'ha demostrat. Els hem demanat que estiguin a punt –ho vaig fer, precisament, en la presentació dels Objectius 10/30, la setmana passada–; que estiguin a punt per si cal. De fet, un dels primers encàrrecs que he fet a Ferrocarrils de la Generalitat és que estudiïn el servei de la llançadora a l'aeroport del Prat. Vam llegir amb preocupació que Renfe donava per fet que ells serien els que farien servir aquest servei. Ho donava per fet. I per això he adreçat una carta al secretari d'estat, al senyor Pedro Saura, on li demano formalment que s'iniciï la tramitació per assignar a la Generalitat la nova capacitat, la de la llançadora de l'aeroport, igual que també ho ha fet el secretari d'Infraestructures, el senyor Isidre Gavín, a la presidenta d'Adif.

Amb això els vull dir que la forma de funcionar fins ara ha fallat –sí, ha fallat–, i això fa que estiguem fallant als ciutadans, cosa que com a Govern no ens podem pas permetre. Volem revertir-ho. Dèiem: «Volem perfeccionar-ho.» Avui diem: «Volem reobrir el traspàs.» I aquesta és la nostra proposta: una relació bilateral Estat-Generalitat –per tant, Ministerio de Fomento - Departament de Territori i Sostenibilitat–, en les actuals condicions polítiques, que tracti els punts als que abans em referia: traspàs de recursos, contracte de serveis, pla d'inversions, segregació de rodalies, traspàs de les línies que passen exclusivament i presten servei al territori català i el disseny formal dels mecanismes de coordinació. D'aquesta comissió n'han de sorgir, efectivament, una comissió de seguiment amb Renfe i una comissió de seguiment amb Adif. Amb la primera es faria el seguiment del contracte de serveis, i amb la segona el seguiment del pla d'inversions. Una arquitectura, hi insisteixo, que enllaça perfectament amb les directives i amb les recomanacions europees, i que és l'objectiu d'aquest Govern.

Moltes gràcies, senyores diputades, senyors diputats.

#### **La presidenta**

Moltes gràcies, conseller. El conseller ha consumit quaranta minuts de la seva intervenció. Abans de passar al torn dels grups parlamentaris, desitgen que fem una pausa? (*Algú diu: «Sí, un parellet de minuts per...»*) Un parell de minuts per acabar d'ordenar-se? (*Pausa.*)

Doncs pararem la comissió durant cinc minuts i en cinc minuts reprenem.

Gràcies.

La sessió se suspèn a tres quarts d'onze del matí i un minut i es reprèn a tres quarts d'onze i vuit minuts.

### La presidenta

Si els sembla, reprendrem la sessió.

Doncs els recordo que tenen com a màxim deu minuts. Començarà aquesta primera tanda d'intervencions la senyora Marina Bravo, per part del Grup Parlamentari de Ciutadans.

### Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidenta. Bueno, estábamos aquí para hablar sobre la gestión del servicio de «rodalías», y podían hablarnos de qué han hecho durante este tiempo, de qué es lo que han conseguido, de las dificultades que se han encontrado. Pero no, no nos han dicho qué cambios han hecho, no nos han dicho lo que han conseguido, no nos han dicho cuánto han invertido, que es algo de lo que vienen a hablar siempre que hablan de FGC, por ejemplo, o hablan de otras cuestiones.

Y es que no, nosotros ya sabemos lo que son, sabemos lo que representan y sabemos qué es lo que quieren. Usted lo dejó claro desde el momento que cogió el cargo. Y ya dijo –se lo recuerdo, ya se lo he comentado alguna vez–: «No entrarem a parlar de carreteres ni de rodalies sense saber que estem al davant d'un govern que respecti el nostre dret a l'autodeterminació.» Esto lo dijo.

Entonces, no nos queda muy claro cuál es la función de esta sesión, porque además se mueve, como en tantas otras cosas, como en tantas otras ocasiones cuando redactan leyes, como la Ley de puertos, en esa ambigüedad que delante de..., iba a decir de un juez, o delante de nosotros puedan decir que se mantienen dentro de la norma, pero en realidad lo que quieren es saltárselas todas, echar más leña al fuego, cuanto peor, mejor, y cero autocrítica de ustedes mismos, cero autocrítica de lo que han podido hacer y no han hecho.

Porque han hablado aquí como si el pobre Govern de la Generalitat no hubiera podido hacer nada durante estos diez años; que algo ha hecho, de verdad –ha sido poco, pero algo ha hecho–, y podría haber hecho mucho más. Y encima ha contado todo esto con unas cuantas mentiras o verdades a medias, que también, si me da tiempo, comentaré. Además, el problema de los catalanes no es Madrid, ni siquiera en esta cuestión de *rodalies* –el problema de los catalanes no es Madrid. El principal problema de los catalanes es que tenemos un *govern* que hace mucho tiempo que no gobierna.

Podría habernos hablado de qué va a hacer para que los viajeros que tienen recorridos largos, que es verdad que igual la infraestructura no permite recorridos más cortos, tengan trenes más nuevos. ¿Qué va a hacer para resolver eso? No nos ha dicho nada. ¿O qué ha hecho en estos diez años? Ha hecho algo, pero muy poquito. ¿O qué va a hacer para que haya algunos trenes más en horarios nocturnos? Los últimos, por la tarde; que la gente se queja de que no puede volver a sus municipios, y entonces ya no puede venir en tren porque no puede volver. O más fácil aún: ¿qué va a hacer para mejorar la señalización? Que tenemos estaciones que ni siquiera tienen mapas en los andenes. Ya se lo hemos comentado en alguna ocasión y sigue sin resolverse.

No me dirá que usted, como *govern* de la Generalitat, ni siquiera tenía capacidad para hacer eso. Porque le voy a decir una cosita: hay muchas comunidades autónomas que no tienen transferido el servicio de *rodalies* y que, sin embargo, aunque para ustedes ha sido imposible llegar a firmar un contrato marco con Renfe, pues muchas otras comunidades han conseguido cosas.

Traía aquí algunas noticias, que como hemos ido así un poco rápido no sé si... Mira, sí, las localizo. Mira: «El Gobierno de Aragón y Renfe» –que no tiene el servicio transferido– «firman un convenio para los servicios de media distancia.» Incluso para las infraestructuras: un convenio para mejorar la línea Huesca-Canfranc,

en el que el ministerio ponía 1.300.000 y el Gobierno de Aragón 2.250.000. Este tipo de acuerdos se pueden conseguir incluso sin las competencias transferidas.

«El Gobierno de Aragón acuerda con Renfe el mantenimiento de determinados servicios ferroviarios y mejoras en los horarios, como en los regionales de Teruel o el servicio de fin de semana entre Huesca y Jaca. Para ello, el Gobierno de Aragón aprobó un gasto plurianual de más de 13 millones de euros», además de lo que aporta el Ministerio de Fomento, como también lo hace aquí en Cataluña. O este otro, también, para nuevos trenes, nuevos trenes en sustitución del material más viejo y modificación de la oferta en el corredor Aragón-Mediterráneo. Incluso para bajar tarifas, entre el trayecto Zaragoza-Huesca, unos 4 millones y medio que aporta el Gobierno de Aragón. Todo esto sin tener las competencias transferidas.

Le pregunto: ¿Qué es lo que han hecho ustedes? ¿Cuánto han invertido? ¿Cuánto más podrían haber invertido? ¿De verdad querían mejorar estas «rodalías»?

Podía habernos hablado de muchas de las cosas que va a hacer, y podía habernos hablado también de las nuevas oportunidades que tenemos por delante. Ha mencionado de pasada el cuarto paquete ferroviario. Bueno, ha hablado de la regulación europea y, por primera vez, le hemos oído hablar de que la regulación europea habla de un gestor de la infraestructura y de sacar a licitación los servicios. Siempre había dicho que lo mejor era todo junto como FGC. Estas variaciones de criterio, pues, nos gustaría un poquito que nos las explicara. Si vamos a ser europeos, nos parece muy bien.

Y queríamos preguntarle también: el Ministerio de Fomento parece que ha sacado un nuevo contrato para la prestación de OSP, de las obligaciones de servicio público en toda España; ¿se contemplan aquí las de Cataluña? ¿Ha participado en ellas? ¿Tiene previsto hacer una licitación independiente? ¿Ha empezado a trabajar en ellas? Nos gustaría saber estas cuestiones.

Aquí habla de un contrato de Renfe hasta 2027. Para nosotros, ojalá hubiera sido más corto, también, no porque queramos que se vaya Renfe, sino porque creemos que, que puedan entrar otros operadores europeos, desde luego es una buena oportunidad. Y usted decía que se preocupaba cuando Renfe hablaba de que iba a operar en la lanzadera del aeropuerto, si es que es lanzadera, que nosotros creemos que debe estar perfectamente integrada en la red de *rodalies*. A nosotros lo que nos preocupa es que diga que si no es Renfe va a ser FGC, porque, como bien sabe, las directivas europeas lo que establecen precisamente es que la operación de estas obligaciones de servicio público deben sacarse a concurso. ¿Vamos a estar en Europa o no vamos a estar en Europa? ¿Vamos a cumplir las directivas o no vamos a cumplir las directivas? Nos gustaría que nos aclarara un poquito estos conceptos que siempre dejan a medias, para que en unas ocasiones les sirva una cosa y en otras les sirva otra.

Nosotros compartimos la frustración de muchos trabajadores que sufren retrasos, por las mañanas sobre todo, que es cuando se producen la mayoría de ellos, y que llegan tarde al trabajo, y que tienen muchísimas dificultades. Hay que trabajar en mejorar esta red; que no es tan dramática como se pone, en comparación con otras redes similares europeas –similares europeas–, pero que no nos podemos conformar con la situación que tiene ahora, eso es evidente.

Creemos que el Govern de la Generalitat podría haber hecho mucho más. Y creemos también que el Govern de la Generalitat podría, sobre todo, no haber mentido tanto sobre cuáles son las causas. Ha mentido siempre que ha podido. También se lo he enseñado en alguna otra ocasión. Ha mentido incluso en prensa, facilitando datos que no eran correctos sobre las incidencias, sobre cuáles de ellas eran responsabilidad de Adif, cuáles eran del operador y cuáles eran de terceros.

Y acaba de mentir ahora mismo..., «mentir» o..., perdón, vamos a llamarlo «explicar a medias» la cuestión de los cambios significativos de velocidad. Los cambios significativos de velocidad, como usted bien conoce, surgieron a raíz del acciden-

te de Angrois, pero no se impusieron porque se detectaron puntos en los que había carencias ni en la infraestructura ni en la vía ni en la electrificación ni en nada. Se detectaron puntos en los que había cambios bruscos de velocidad, y se decidió instalar en ellos unas balizas, unos sistemas de seguridad, que hacían que durante ese recorrido se perdieran unos determinados minutos. No fue que a raíz del accidente de Angrois se pusieran de manifiesto fallos en la infraestructura, fallos en la vía, fallos en la catenaria. Nada. Las limitaciones de velocidad que existían por esos motivos son las que siguieron existiendo después, no se puso ninguna nueva a raíz del accidente de Angrois. Lo único que se hizo fue señalar con balizas los sitios en los que había unos cambios bruscos de velocidad.

Y, sí, es verdad que donde había limitaciones de velocidad y se imponía esta baliza se producía una pérdida de tiempo que antes no se producía; una pérdida de tiempo mayor a la que había antes. Pero el problema no fue que aparecieron limitaciones de velocidad nuevas, fue que aparecieron unas balizas nuevas que hacían perder un tiempo a los trenes y que no tenía ningún tipo de sentido no incorporar a los horarios, como así finalmente se hizo. Y yo creo que usted lo puede reconocer aquí: todas las pérdidas de tiempo que se introdujeron por los cambios de señalización, por las balizas, no las delimitaciones temporales de velocidad, se incorporaron a los horarios después de varios meses en los que este Govern prefirió que los trenes llegaran tarde que incorporarlas a los horarios, que así fue.

Bueno, en resumen, si la propuesta de hoy es reconducir el traspaso de competencias para intentar mejorar todo lo que ha fallado, pues, nos tendrá a su lado, sobre todo si va en la línea de prepararse para la liberalización que desde hace muy poquito tenemos contemplada ya en la legislación española. Algunas de las cuestiones sobre las que aquí ha hablado, pues, ya sabe que no estaremos de acuerdo. Habla de transferir las infraestructuras que pasan por el territorio catalán. Yo no sé si se refiere a las infraestructuras o a los recorridos de las líneas...

**La presidenta**

Diputada...

**Marina Bravo Sobrino**

Bueno, se me ha acabado el tiempo. Supongo que después tendremos algún minutillo más.

Gracias.

**La presidenta**

Gràcies, diputada. Té la paraula ara el diputat Jordi Terrades, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar.

**Jordi Terrades i Santacreu**

Gràcies, presidenta. Coincideixo, conseller, amb vostè en una qüestió: que aquí el principal és el servei que estem donant als més de 130 milions d'usuaris i usuàries que fan servir el servei de rodalies. I en podríem afegir uns quants més si contemplem el servei de rodalies en el que seria la seva magnitud total, que és Renfe i que és Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, eh? Perquè, des del nostre punt de vista, el conjunt del servei de rodalies haurien de contemplar-lo amb els dos serveis que els usuaris reben, per poder analitzar el funcionament d'un servei i de l'altre. I les inversions que s'han d'efectuar en les línies de titularitat d'Adif i operades per Renfe, de les quals vostès són l'autoritat del transport, també en aquest àmbit ferroviari, amb motiu del traspàs que es va efectuar en el seu moment, i també de les línies operades per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que també n'hi parlaré, perquè nosaltres observem deficiències en el servei, o la necessitat de millores en el servei en les línies operades per Renfe, però també de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.



Li vaig preguntar sobre aquesta qüestió en el darrer Ple que vam fer en el Parlament de Catalunya, o un tema que tenia molt a veure amb el que vostè avui fa la seva compareixença; ja li vaig dir d'entrada que m'avançava a una possible resposta per part seva, en el sentit de que nosaltres érem partidaris, o que segurament coincidíem amb vostè que era necessari augmentar les inversions en matèria ferroviària a Catalunya, i també en el poc compliment de les inversions compromeses, en aquest cas, per l'Estat. No li discutiré la xifra del 14 per cent, perquè probablement és, dècima amunt, dècima avall, aquesta, eh? També podríem parlar de les inversions a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, dins del conjunt de les inversions del seu departament.

Ara, tot això que vostè avui ens ha vingut a explicar aquí –que en bona part en alguna qüestió ja li avanço que podem estar-hi d'acord, i després li explicaré el perquè–, no sé, eh?, si el Govern del que vostè forma part és molt de fiar a l'hora d'arribar a tots aquests plantejaments que vostè ens està explicant, perquè «vist lo vist» en els darrers temps, en els temps, allò, molt propers, davant d'un nou canvi d'escenari polític i pressupostari en la governabilitat d'Espanya, vostès el que han fet ha sigut bloquejar aquestes possibles solucions. I el que ens preocupa més, al meu grup parlamentari, és que sembla que segueixen persistint en aquests intents de bloqueig en el futur immediat.

Alguns dels temes que vostè es planteja només tenen una solució pressupostària; altres, de model, però algunes pressupostària. I vostè sap perfectament, el Govern del que vostè forma part sap perfectament que als darrers pressupostos generals de l'Estat –aquests que no han tingut oportunitat de tramitar-se i que han propiciat l'escurçament de la legislatura i, per tant, la convocatòria d'eleccions generals–, pel que fa al sistema o les dotacions pressupostàries per nuclis de rodalies en el conjunt d'Espanya, Catalunya era la primera. Miri, respecte a la segona, que era la Comunitat de Madrid..., a Catalunya estàvem parlant de 651 milions d'euros i Madrid, 166; no, perdó, la segona era la Comunitat Valenciana, que eren 322 milions d'euros. I vostès van bloquejar aquests pressupostos, que implicaven de manera clara un intent de reversió de la manca d'inversió en el sistema a Catalunya per tal d'aconseguir aquesta millora del servei que els usuaris i les usuàries del transport públic ens estan reclamant a totes les administracions, eh?, a vostès, que són els operadors i l'autoritat del transport, en aquest sentit, a Catalunya, en el conjunt del Govern d'Espanya. I, per tant, estem aquí, no?

No li faré la llista d'aquelles qüestions que contemplaven aquests pressupostos de l'Estat que no han vist la llum –els les vaig relatar succintament en la darrera pregunta que li vaig formular ara fa deu dies–, des d'estacions, que vostè n'ha parlat, des de sistemes de gestió del tràfic ferroviari per augmentar la seguretat en rodalies, de noves estacions..., per cert, algunes, eh?, que s'han licitat ara fa deu, quinze dies, i que tenen a veure amb un dels temes que vostès plantejaven, que és la millora de la línia R3, que sap que hi teníem un coll d'ampolla, que hi havia dissensions territorials que finalment s'han pogut solucionar satisfactòriament.

Miri, tot el que vostè ens ha explicat, o bona part del que vostè ens ha explicat, es podria arreglar. Nosaltres creiem que es pot arreglar amb un nou contracte programa; un contracte programa que vostès han estat negociant en els darrers mesos amb el Govern d'Espanya, eh? –perquè ha semblat com si no s'haguessin assegut a la taula per acordar alguns temes–, i que malauradament no ha avançat –probablement per problemes d'ambdues parts, jo no els culpo a vostès directament; però que han estat asseguts a la taula, segur.

I després li vull recordar..., perquè, clar, ens ha explicat: «Nosaltres demanarem que es torni a replantejar el traspàs del servei de rodalies.» Al conseller Rull, que d'aquest tema ja n'havíem estat parlant a la darrera legislatura –algunes interpellacions li havia fet respecte a aquest tema–, li vaig plantejar, en nom del meu grup parlamentari, una..., i teníem una visió diferent respecte a aquest tema, que jo

crec que la seguim mantenint amb vostè, eh? Però jo li vull recordar que a l'abril de l'any 2016 el Partit Socialista Obrer Espanyol, en aquell moment a l'oposició, i el seu grup parlamentari al Congrés dels Diputats van acordar i van transaccionar i van presentar una esmena –després, malauradament, no va tirar endavant; que la hi puc facilitar, segur que la té– en la que es plantejava un nou model de rodalies i regionals a Catalunya. Estàvem a l'oposició. I vostè sap que hem mantingut aquesta posició, i que hi han hagut converses entre el seu Govern i el Govern d'Espanya per aprofundir en aquella posició que el conjunt del socialisme espanyol i català vam defensar l'any 2016, que era aprofundir en aquest model de gestió ferroviària, que jo al conseller Rull i ara al conseller Calvet li dic que és d'inspiració federal, i que en altres països ja funciona, com a Alemanya, per exemple, eh?, on la titularitat de les infraestructures ferroviàries és de l'Estat, però que l'encomana de gestió, amb dotació pressupostària i amb materials, li correspon als *Länder*.

De fet, el que es plantejava en aquella esmena que vam acordar vostès i nosaltres era que en el termini d'un any des del 2016, si s'hagués aprovat, hi hagués hagut una comissió que hagués estudiat exactament el que vostè està plantejant: que delimitéssim aquelles infraestructures per on passen trens on l'origen i el destí es trobin dins d'aquella comunitat autònoma, en aquest cas de Catalunya, i crear, en aquest cas, per al seguiment de les inversions, un consorci integrat pel Govern d'Espanya, pel Govern de la Generalitat de Catalunya i també pels ajuntaments on hi haguessin inversions pendents. Aquest és l'escenari que nosaltres, com a grup parlamentari, seguirem defensant. Tinc la impressió que, escoltant-lo a vostè, podem aprofundir en aquest model.

Ara, l'hi torno a repetir: des de la nostra perspectiva..., i segurament és un judici de valor del meu grup parlamentari, una impressió subjectiva, però crec que tenim un problema; que vostès també formen part d'aquest problema fins que no siguin capaços de trencar aquesta línia política de bloqueig que en res beneficia el benestar dels catalans i de les catalanes, i sobretot dels usuaris del transport públic.

#### **La presidenta**

Diputat... Gràcies. Els recordo que tenen un rellotget superestupend aquí, que ens han posat de nou, i, per tant, poden... Allà, a l'altaveu. (*Veus de fons.*) És tan nou que no sé com va, també l'hi haig de dir, conseller, però ens en sortirem.

Té la paraula ara (*veus de fons*)... –no, els hi dic com a indicativa per gestionar vostès també la seva pròpia intervenció–, té la paraula ara el diputat David Cid, en nom del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem.

#### **David Cid Colomer**

Conseller, en primer lloc, agrair-li la seva compareixença i les seves explicacions. Crec que podríem coincidir tots i totes que aquests darrers anys, aquests darrers deu anys han estat una dècada perduda per als rodalies de Catalunya, i jo diria que no només de Catalunya sinó que, malauradament, també a la resta de l'Estat –i també després m'hi vull referir–, que ha tingut greus conseqüències, darrerament segurament hem vist les més tangibles i les més dramàtiques, eh?, amb la pèrdua, en aquest cas, de la vida de persones, amb l'afectació també directa de serveis, però que jo crec que, també, aquesta continuïtat d'aquests deu anys de dècada perduda pel que fa a les rodalies de Catalunya té impactes també sobre el dia a dia, en perspectives o en àmbits tan importants avui com és, per exemple, la contaminació i el canvi climàtic; és a dir, si tinguéssim, en aquest cas, una potent xarxa de transport públic en rodalies, doncs, segurament facilitaríem molt més que la gent abandonés, no?, el vehicle privat per poder anar a treballar, per poder-se desplaçar, per poder realitzar el seu oci, i, per tant, també reduir, en aquest cas, tant les emissions de CO<sub>2</sub> com també de partícules contaminants.

Miri, jo coincideixo amb vostè que segurament la màxima responsabilitat –i, també, que històricament el nostre grup també ho hem denunciat– s'ha degut espe-

cialment també a la manca d'inversió per part de l'Estat, i a la no execució, de manera reiterada fins i tot, d'acords pressupostaris, o fins i tot, no?, de plans específics pel que fa a rodalies, que sempre normalment s'han anunciat, en aquest cas, a bombo i plateret, però malauradament, després, la majoria d'aquests casos no s'han executat.

Però vostè feia referència també a com hem arribat fins aquí. Jo també crec que hi ha malament..., que per mi també té a veure amb una qüestió de model, i que jo crec que aquí, malauradament, han coincidit –és a dir, han coincidit diferents opcions polítiques; hi han coincidit, en aquest cas, tant el PP..., hi ha coincidit també el Partit Socialista, i crec que en algunes ocasions també hi ha coincidit la seva tradició política, en aquest cas, en el seu moment Convergència i Unió, i després el PDECAT–, que és l'aposta bàsicament, no?, pel transport, a nivell ferroviari, d'alta velocitat, és a dir, per l'AVE. És a dir, en aquest cas a l'Estat espanyol, i crec que també a Catalunya, s'ha fet l'opció de tindre connectades pràcticament –no hi hem arribat, però pràcticament– totes les capitals de província per trens d'alta velocitat, i jo crec que..., no sé si vaig errat, però pràcticament l'Estat espanyol és dels països que té més quilòmetres d'alta velocitat per nombre d'habitants.

I això s'ha fet, al meu entendre i a l'entendre del nostre grup, en detriment de la inversió en rodalies, perquè probablement és veritat que ha mancat inversió en rodalies, però s'han abocat molts recursos, en aquest cas, a les línies d'alta velocitat. I tinc la sensació que encara continua sent aquest model –i m'hi referiré, també, perquè. Perquè, miri, jo no diré que és sobrera, en aquest cas, la connexió de l'aeroport amb l'estació de Sants i de passeig de Gràcia, però, clar, estem parlant de 285 milions d'euros, si no vaig errat, d'aquesta infraestructura –segurament vostè té dades més actualitzades. Però vostè ha situat també que, en aquest cas, el pla, no?, d'emergència que havien arribat a acordar, que tampoc es va executar..., estàvem parlant de 306 milions d'euros. És evident que millorar la connexió amb l'aeroport de Barcelona i la capital de Catalunya és estratègic, però és la prioritat que ens havíem de marcar o havíem de situar? Probablement és veritat que aquesta decisió la va prendre en el seu moment, no sé si de manera unilateral però prioritàriament, en aquest cas, el Govern de l'Estat, però tampoc he sabut trobar, en aquest cas, una prioritització pel que fa a les demandes en el tema de les infraestructures.

I després hi han altres elements, que també sí que depenen de vostè i que nosaltres també li hem situat, que tenen a veure amb aquest transport diari, amb aquest transport de rodalies, i que nosaltres sap que li hem insistit, que és el que té a veure també, per exemple, amb la línia, en aquest cas, de Cambrils, Salou i Tarragona, que vostè sap que en aquests moments, amb l'entrada del tercer fil..., ho hem debatut a bastament, sobre la necessitat, no?, de reclamar el servei perquè no es produeixi un desmantellament de les vies i poder posar en marxa una nova infraestructura, en aquest cas, com el tren tram al Camp de Tarragona. De fet, ens vam comprometre, jo diria que conjuntament, amb una proposta de resolució, o es va comprometre, en aquest cas el Govern, a impulsar una cimera –no sé si aquesta ja està convocada o no– el primer trimestre d'aquest..., de fet també li vam demanar formalment que els grups parlamentaris, doncs, també hi poguéssim participar; però, en tot cas, per poder començar a debatre la necessitat de reclamar-ne o no el traspàs i veure les possibilitats que teníem per implementar el tren tram al Camp de Tarragona.

Per tant, nosaltres creiem que també hi ha hagut aquí, evidentment, en primer lloc, eh? –i no ho vull negar, i crec que en això coincidim–, una manca d'inversió de l'Estat en rodalies, que hi ha hagut a més un incompliment reiterat pel que fa..., per part de l'Estat, dels diferents governs de diferents colors, en l'execució fins i tot de les partides que teòricament haurien d'haver anat a rodalies. Però també hi ha hagut una qüestió de model en què crec que vostès, conjuntament amb el Partit Socialista i el PP, han coincidit, que és l'aposta pel tren d'alta velocitat per davant del tren de la majoria, que en aquest cas és el servei de rodalies, no?

Hi han també dos elements més que també li volia situar. Jo crec que també –i li'n feia referència el senyor Terrades, no?, a l'acord de pressupostos i al que s'inclouïa– és evident que aquí podríem entrar en el debat de què és el que s'executa i què és el que no s'executa. És evident que, des d'un punt de vista pressupostari, suposava un salt endavant l'acord que es va tancar, en aquest cas, pel Grup d'Unidos Podemos i d'En Comú Podem amb el Govern de l'Estat. També, eh? –i jo crec que li he traslladat de manera reiterada–, hi havia un acord, que en aquest cas va tancar el vicepresident i conseller d'Economia, de 200 milions amb relació a la disposició addicional tercera, que evidentment no complien tot el retorn que s'havia de fer d'aquest incompliment de la disposició addicional tercera, però que també formaven part dels pressupostos, i que nosaltres lamentem el rebuig d'aquests, perquè creiem que malauradament no es podran pagar aquest any, perquè no estan en els pressupostos vigents, que són els pressupostos del senyor Rajoy.

I l'últim, també, element que li volia situar és pel que fa a la política tarifària. Jo crec que aquí sí que no té responsabilitat..., o tenim responsabilitat directa, en aquest cas, també la Generalitat. Per què l'hi dic? Perquè, evidentment, quan..., no?, i ho estem veient ara també i ho hem discutit també a bastament en aquest comissió, amb el retard de l'entrada de la T-Mobilitat; tenim un problema, en aquest cas, amb la tarifa integrada, i ens generen moltes distorsions, en aquest cas, les zones tarifàries. Ho sap el conseller, perquè nombroses localitats de la zona 3, de la zona 4, de la zona 5, de la zona 6 li estan reclamant canvis en aquesta zona tarifària, perquè els usuaris es queixen de manera reiterada, i que evidentment això genera un problema. És a dir, quan una persona, en aquest cas..., situo l'exemple, no?, anant també a la línia R4. Si tu li sumes un servei que òbviament per la deficiència de la infraestructura és deficient, és objectivament car, perquè estem en zona tarifària 6, com és el cas de Manresa, doncs, és evident que és impossible que, en aquest cas, un transport públic que hauria de ser competitiu amb el transport privat, doncs, ho sigui, i acaba sent només el transport que utilitza aquella gent que no té altra alternativa al transport privat, perquè des d'un punt de vista de servei, però també des d'un punt de vista de tarifa, és absolutament insuficient.

I acabo també amb algunes reflexions que també se li feien. Jo crec que el que planteja vostè és una proposta ambiciosa –jo també..., jo l'hi reconec–, que vostè planteja reobrir el traspàs. Probablement..., segurament –també se l'hi deia–, amb un nou contracte programa en tindríem prou. En tot cas, també jo comparteixo amb la Generalitat, i amb el Govern de la Generalitat, que cal exigir majors garanties davant els incompliments reiterats que hi ha hagut per part de l'Estat. Però en tot cas també, no?, aquesta reobertura del traspàs, amb sis eixos, o amb sis punts clarament definits per vostè, que anaven des del traspàs de recursos, la segregació de rodalies, el traspàs de les línies de Catalunya, el disseny de mecanismes de coordinació i el contracte programa i el pla de serveis, o sigui, jo crec que és una proposta molt ambiciosa que lliga poc, jo tinc la sensació, amb el relat del seu Govern. Perquè a mi a vegades em descolloca. És a dir, jo no sé com es fa això si l'objectiu que té en aquest cas la majoria parlamentària en aquests moments, o que té el seu partit, és bloquejar la nova legislatura del Congrés dels Diputats a Madrid; és a dir, és contradictori, o sigui, almenys jo no sé com es fa.

És a dir, teníem l'oportunitat d'aprovar uns pressupostos generals de l'Estat, que eren, segurament, millors o molt millors dels que teníem, encara amb més inversions per a Catalunya, i els hem enviat a la paperera per qüestions no dic menors, i evidentment respectables i legítimes, però que en tot cas no tenen a veure tan concretament amb l'impacte diari dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya. I ara tornem a una dinàmica en què segurament el que plantegem és bloquejar o intentar bloquejar la legislatura, en aquest cas la nova legislatura al Congrés dels Diputats a Madrid. I això no sé com es fa, amb un element –que al nostre entendre és absolutament raonable, el que vostè està plantejant– que evidentment, a més a més, és fona-

mental pel que jo li deia al principi –per la lluita contra el canvi climàtic i, en aquest cas, també per la lluita contra la contaminació–, però que requereix, vulguem-ho o no, primer, un govern a l'Estat que sigui sensible a aquestes demandes, i, segon, una capacitat de negociació i d'arribar a acords que és impossible amb la voluntat d'anar a Madrid només a bloquejar la legislatura.

I, per tant, jo també els demano –i els hi dic sincerament– que s'aclareixin; o sigui, que ens diguin quina és la voluntat del Govern, quin és el pla del Govern, perquè..., o sigui, com a titular, jo crec que avui li funcionarà, i li funcionarà bé –ja li dic que nosaltres li donem suport a «anem a reobrir el traspàs»–, però que això és contradictori, ja l'hi dic, amb l'estratègia del senyor Torra i amb la llista...

**La presidenta**

Diputat...

**David Cid Colomer**

...que vostès plantegen al Congrés dels Diputats.

**La presidenta**

Gràcies, diputat. Té la paraula ara la diputada Esperança García, en nom del Subgrup Parlamentari Popular, per un temps de cinc minuts.

**Esperanza García González**

Ho intentaré, presidenta. Gràcies. Bé, bon dia, senyor Calvet. Miri, vull començar la intervenció amb una mica d'humor. Jo crec que els seus companys encara estan a l'estació fantasma de la república i vostè ara mateix va dintre d'un vagó de tren marxa enrere a l'autonomisme més clàssic, aquell de «o em dones la competència o trenco relacions».

Miri, m'ha sobtat moltíssim que vostè avui ens presenti aquí una reclamació, diguem-ne –que no és nova, és evident–, a l'Estat d'una assumptió total de competències, no?, que és el que jo he entès que ha dit vostè en aquesta compareixença. Ens ha fet un esment de que vostè no és partidari de queixar-se contínuament, però ens ha fet un flaix de deu anys de retrets impressionant.

No li diré a vostè que no hi han raons per queixar-se, perquè sí que n'hi han, és així. O sigui, en el seu moment, quan el senyor Zapatero li va donar la mà al senyor Montilla i en Saura treia pit de que aquest traspàs de rodalies era tot un èxit, doncs, evidentment ho van fer amb mirada electoralista i amb la calculadora electoral a la mà, sense pensar que qui vindria després, si no guanyava les eleccions, sense consignació pressupostària no podria donar el servei en condicions als usuaris de Catalunya. I aquesta és una realitat que no li negaré pas, no?

Ara bé, hi han hagut uns quants anys pel mig, i vostè ens ha donat aquí unes dades que no són reals. Com a mínim –com a mínim–, aquella que es refereix a que no s'ha fet cap consignació pressupostària ni cap inversió des del 2009 en tema de rodalies a Catalunya; entre altres coses, perquè, miri, hem mantingut, mentre nosaltres, el Partit Popular, formàvem part de..., érem el Govern d'Espanya, i precisament..., home, és veritat que hi havia un retard en els compromisos, però des de que nosaltres vam accedir al Govern d'Espanya, doncs, aquests retards, tot i tenint en compte la situació de crisi econòmica, es van anar reajustant, no? I la realitat és que..., fins i tot, del 2012 al 2016, el Govern de Mariano Rajoy..., en el seu moment era la senyora Pastor i una part de l'altre, del Serna, van invertir 110 milions d'euros en rodalies, que era el doble... Vostè em dirà: «És poc.» Sí, home, però és que era el doble de la Comunitat autònoma de Madrid. Una mica més tard, amb els pressupostos del 2008, ja eren 338 milions per a rodalies –Lleida, no, però Barcelona, Girona i Tarragona–; es van fer noves estacions. I vostès què van fer? –vostès què van fer? Quan els senyors del Partit Socialista van presentar una moció de censura al Congrés dels Diputats van recolzar el senyor Sánchez, malgrat que hi havien millores

pressupostàries, compromisos adquirits amb el Govern d'Espanya de Mariano Rajoy de millorar aquest retard històric, que no li nego que no és cert, no?

Dit això, jo crec que, al marge de retrets, els usuaris de Catalunya necessitarien alguna assumpció de responsabilitat per part d'aquest Govern; entre altres coses, perquè alguna competència sí que tenen. Hi han comunitats autònomes que tenen un pla de rodalies. Vostès, per què no el presenten, el pla de rodalies? Per què no fan cap dotació i consignació pressupostària en aquest pla de rodalies? No deu ser perquè vostès és el segon dimarts que incompleixen una resolució d'aquest Parlament que els obliga a presentar uns pressupostos a aquesta cambra? Digui'ns per què vostès no tenen un pla de rodalies amb una actuació específica del Govern de la Generalitat per millorar aquestes condicions.

Perquè, miri, vostè parla d'accidents, d'incidències, de manca en inversions, en infraestructures, però la realitat és que de totes aquestes incidències a què vostè es refereix, només un 21 per cent són degudes a infraestructures; d'altres, són errors humans; d'altres, són manca de freqüència horària suficient del servei. Digui'ns vostè per què no fa aquest pla de rodalies amb la seva dotació i consignació pressupostària, si us plau.

#### **La presidenta**

Gràcies, diputada. Té la paraula ara, en nom del Grup Parlamentari Republicà, el diputat Gerard Gómez del Moral.

#### **Gerard Gómez del Moral i Fuster**

Sí; gràcies, presidenta. Conseller, secretari i tot l'equip de Territori, deixin-me començar també amb dues prèvies. Primer, agrair-li al conseller Calvet la seva presència avui aquí; però no només avui, perquè, francament, jo crec que és la..., o, com a mínim, de les comissions a les que jo participo, el conseller que més vegades ha vingut. I la veritat és que l'hem tingut moltes vegades aquí, a la Comissió de Territori, per poder abordar moltes qüestions. I, per tant, crec que d'entrada això és d'agrair i, per tant, jo vull fer-li, en primer lloc, aquest agraïment.

I en segon lloc, i atès que parlem de rodalies i de la xarxa de trens, també com a prèvia, enviar el condol del nostre grup parlamentari a la maquinista que va morir en l'accident, en el darrer; però també al ciutadà, doncs, que també va perdre la vida en aquests dos accidents que hi ha hagut recentment en l'R4 de rodalies.

Miri, efectivament el servei de rodalies i de transport públic en general, però de rodalies, que és el que avui ens ocupa, és fonamental per al país, perquè al final és la mobilitat quotidiana de les persones que van a treballar, que van a la universitat, que van a veure la família, etcètera, que és el model de transport necessari per desenvolupar la vida quotidiana dels ciutadans i les ciutadanes de Catalunya. I hem de dir que en el cas de rodalies és un mal servei. És un servei molt millorable –molt millorable. I podríem fer veure que no, i que tot funciona i que s'han complert tots els compromisos que s'han dit –que ho dic per la intervenció justament que m'ha precedit, no?–; però no és així, el servei no funciona, el servei no funciona com hauria de funcionar. No pot ser que en pocs mesos haguem de lamentar dues víctimes mortals i més de cent ferits que feien aquests desplaçaments quotidians. I això no és fruit de l'atzar. Evidentment que hi han moltes connotacions i que hi han moltes, diguéssim, circumstàncies, a vegades sobrevingudes, però hi ha un mal servei de rodalies a Catalunya. I hem de fer tot el possible, com a Parlament de Catalunya, com a representants dels ciutadans i les ciutadanes de Catalunya, per resoldre aquest problema, perquè afecta moltíssima gent.

I per què afecta moltíssima gent? Home, doncs perquè hi ha manca de puntualitat. La puntualitat del cent per cent no existeix, però, en qualsevol cas, si es compara per exemple rodalies o els paràmetres de puntualitat de Ferrocarrils de la Generalitat, hi ha un abisme. Si a més a més ho comparem, diguéssim, amb els regionals, origen i final dintre del territori català, encara és més dramàtica, la situació. En fi,

hi ha descarrilaments, m'atreviria a dir gairebé recurrents, per exemple a l'R15; hem vist com en els darrers anys han descarrilat bastants trens en l'R15. Això no depèn de que un dia ja no sé què o..., és que no parlem d'un cas aïllat, parlem de descarrilaments recurrents, en aquest cas a l'R15. És absolutament preocupant.

I parlem de moltes incidències que hi ha hagut en el nostre sistema al llarg dels darrers anys. Podem parlar de manteniment, i els vull recordar l'incendi que va haver-hi a l'estació del Clot, fa un parell d'anys, jo crec recordar; tampoc és un accident fortuït, és perquè no hi havia el manteniment adequat de la infraestructura, en aquest cas de l'estació del Clot, en el cas concret que els citava.

Podem parlar de la saturació dels túnels, que també és un element que evidentment afecta el servei de rodalies i el servei ferroviari que es presta a la ciutadania de Catalunya. Podem parlar de la seguretat. I aquí hi havia tot el sistema, que això sí que s'ha anat fent, no?, de substitució de l'ERTMS, sobretot en els túnels interns de Barcelona ciutat, em refereixo en aquest cas concret.

Però hi ha un seguit, un reguitzell d'incidències, que justament venen, per què? Per una manca d'inversió. Per una manca, en fi, de complir els compromisos a què s'ha arribat per part dels diferents agents, doncs, que participen de la prestació d'aquest servei. I se n'han citat més d'un; com a mínim, deixin-me que en citi tres, perquè són els més, diguéssim, pròxims des del punt de vista temporal.

Un és el Pla de Rodalies 2008-2015 –el conseller l'ha desglossat. Doncs, efectivament, s'ha executat no arriba al 15 per cent de tot aquell pla que comprenia un seguit llarg de mesures que abastaven fins a 4.000 milions d'euros. No s'ha complert el pla, que també recordava el conseller, aquell..., no sé si dir «pla d'urgència» o «pla de contingència» de les actuacions més prioritàries que eren necessàries per, diguéssim, millorar la xarxa; tampoc s'ha complert –una taxa d'execució similar a la que hi ha del Pla de Rodalies. I jo encara n'afegiria un altre, sobretot atesa la darrera intervenció, que és la..., aquest ja no tenia un pla tècnic, diguéssim, un nom tècnic, ja tenia un nom polític, que era la pluja de milions que va prometre el senyor Rajoy –ja no era ni tècnic, perquè com que era fum, també, ja ni tan sols hi havia un document en si, no?–; que de la pluja de milions, res, com sempre –res, res. I això anava fins a l'any 2020, aquesta famosa pluja de milions, ara estem al 19 ja, eh? Res.

Clar, mai s'executa, i probablement aquí és la diferència, perquè hi ha algú que..., i ho entenc, eh?, no ho critico, però que diu «no, no, escolti'm, és que sí que es presuposten diners per a la xarxa de rodalies, per a la millora d'infraestructures»; sí, clar, però és que no s'executen mai –no s'executen mai. Per tant, posar-ho sobre paper, però després no gastar-hi ni un cèntim, diguéssim, doncs fa que la xarxa estigui tan obsoleta com la que tenim avui, i això comporti un pitjor servei.

Mirin, el conseller també ha parlat de les limitacions temporals de velocitat, i jo recordo que, de fet, sobre aquesta qüestió, la legislatura passada vaig tenir ocasió de fer una interpellació al conseller Rull –a qui vull enviar tot el suport i la més càlida abraçada, en fi, pel seu captiveri absolutament injust i ignominiós, com diria ell, doncs, a la presó ara de Soto del Real i amb el judici del Tribunal Suprem–, i justament vam fer aflorar, en aquella interpellació i en aquella moció, les limitacions temporals de velocitat.

És cert –jo no li diré a la senyora Bravo que la seva premissa sigui rotundament falsa– que a partir de l'accident d'Angrois es van revisar, en el traçat de tota la Península Ibèrica, diguéssim, doncs, velocitats de frenada, en fi, corbes, etcètera –és cert–, però això no és la majoria dels problemes de les limitacions temporals de velocitat que hi havia a Catalunya. I dir-ho és, en fi, descentrar absolutament el problema que teníem aquí.

Miri, deixi'm posar-li dos exemples. R3, Vic-Ripoll, estic enumerant les limitacions temporals de velocitat que hi havia l'any 2015 quan vam plantejar-les. Ripoll, de vuitanta a seixanta quilòmetres de velocitat, la reducció; motiu: distància de frenada –aquí li dono la raó a vostè, senyora Bravo–; Ripoll, de vuitanta a trenta qui-

lòmetres, perill de despreniment; les Lloses, de vuitanta a trenta, perill de despreniment; Montesquiu, de vuitanta a trenta, perill de despreniment; Sant Quirze de Besora, de vuitanta a trenta, perill de despreniment; Sant Quirze, de vuitanta-cinc a seixanta, perill de despreniment; Orís, de vuitanta-cinc a seixanta, perill de despreniment; Torelló, de vuitanta-cinc a setanta-cinc, distància de frenada. Doncs, té raó vostè que se'n van revisar dues per distància de frenada, i tota la resta per perill de despreniment.

Deixi'm posar-li un altre exemple especialment tràgic: R4, entre Terrassa i Manresa. Viladecavalls, de vuitanta a seixanta, estat del terraplè; Viladecavalls, de vuitanta a seixanta, perill de despreniment; Vacarisses, de vuitanta a seixanta, perill de despreniment; Vacarisses, de vuitanta a seixanta, estat del terraplè; Vacarisses, de cent a seixanta, perill de despreniment; Sant Vicenç de Castellet, de setanta a trenta, perill de despreniment; Castellgalí, de setanta a trenta, perill de despreniment, i Manresa, de setanta a seixanta, perill de despreniment.

Això són les dades de les limitacions temporals de velocitat que el 2015 i el 2016 vam fer aflorar. Perill de despreniment, estat del terraplè i, si seguíssim, estat de la via, vies malmeses per descarrilaments. Per què? Perquè no s'han fet les obres necessàries per adaptar la infraestructura, i si hi ha perill de despreniment, doncs, bé, es mira i no s'actua. I això és especialment perillós, com ho hem vist, i és especialment greu. I, per tant, nosaltres hem d'esmerçar tots els recursos que tinguem possibles perquè aquesta situació acabi, perquè és necessari que tinguem una infraestructura, una xarxa de transport públic que funcioni.

I aquí, si entréssim en el Pla de Rodalies, veuríem, com ha dit el conseller, que l'únic que està més o menys avançat és l'accés a l'aeroport del Prat, i que encara no hi és. I aquí no hi ha ni el túnel de Montcada, ni hi ha la línia de Castelldefels-Cornellà, ni hi ha el desdoblament de Montcada a Vic, ni hi ha el desdoblament d'Arenys a Blanes, ni hi ha, malgrat que sí que hi ha hagut un anunci i els senyor Terrades crec que el mencionava sense citar-lo explícitament, doncs, pel que fa a la Torrassa i a l'Hospitalet, però el més calent és a l'aiguera; la Sagrera, en fi, no fa falta que comentem quants anys fa que està com està. Podríem seguir amb Sant Andreu Comtal, etcètera. No és normal que estiguem dos dècades, o tres en alguns casos, per fer obres que s'han promès fins a quinze vegades.

Per tant, senyor conseller, i veient, doncs, que s'acaba el temps, efectivament, aquesta qüestió és absolutament fonamental, hem de fer tot el possible per revertir aquesta situació. I, en aquest sentit, per part del meu grup parlamentari, tot el suport per justament poder tenir totes les competències i el traspàs complet de rodalies per poder operar un servei de qualitat, com ja fem amb els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

#### **La presidenta**

Gràcies, diputat. Té la paraula ara, en nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, el diputat Eduard Pujol.

#### **Eduard Pujol i Bonell**

Gràcies, presidenta. Lamentar que avui el conseller Rull no sigui aquí, no pugui ser aquí; és segurament qui hauria d'estar aquí, i la justícia, o la injustícia, ha decidit que no hi sigui.

En tot cas, conseller, ha presentat un informe demolidor. Què més es pot dir? Doncs, d'entrada un suggeriment per..., vostè, sé que li agrada ser pedagògic. Si pot ser, quan explica les actuacions executades, el nivell d'execució i de compliment del Pla de Rodalies, i, després, de les actuacions urgents o prioritàries..., miri, el compliment no va ser del 12,1 per cent o del 14 per cent. Per ser més gràfic, perquè el puguem entendre, perquè ens puguem posar les mans al cap, els incompliments van ser del 86 per cent i del 87,9 per cent. Si parlem dels incompliments, faríem com aquell programa de RAC1, *La competència*, i diríem «no hay más preguntas», i aquí



s'acabaria. Perquè davant de..., discutir sobre incompliments del 86 i del 87,9 per cent..., què més s'hi pot afegir?

En tot cas, el seu informe ha estat demolidor. Al parlar de Renfe, és una evidència, per desgràcia..., de Renfe, d'Adif, del ministeri; és com un triangle de les Bermudes on es perden les..., els pressupostos, les previsions, els anuncis, queden dins d'aquest triangle i, al final, l'un per l'altre, mai saps de qui ha estat la responsabilitat.

En tot cas, hi ha preguntes que hauríem de fer, molt genèriques, i que, segurament, si oblidéssim la cuirassa política que cadascú, doncs, representa, si oblidéssim el paper de delegats d'alguns que algun dia han tingut responsabilitats en els ministeris, si oblidéssim la cuirassa d'aquells que algun dia volen ocupar ministeris, segurament les respostes a les preguntes que formularé serien molt senzilles.

Renfe va bé? No. Pot anar millor? Sí. Què dirien els usuaris si ens sentissin, si sentissin les intervencions que justifiquen encara un servei absolutament deficitari? Sobretot, què diria un monològista? Els que fan monòlegs el que intenten és parlar com la gent, que la gent els aplaudeixi, fer forat, fer fortuna, dir expressions que la gent, doncs, pugui reproduir l'endemà. Aquests dirien que Renfe és un desastre, aquests no es mourien d'aquesta premissa; segurament ho dirien de moltes maneres diferents, però no es mourien d'aquesta premissa.

Per tant, quina és la feina del Parlament? Podem treure'ns, si us plau, la cuirassa, ni que sigui per parlar de Renfe, ni que sigui per parlar d'un dels serveis que cada dia afecta, com han explicat, milions de persones..., en el conjunt de l'any, milions de persones?

Si volen, podem oblidar repúbliques, podem oblidar posicionaments sobiranistes, però també vostès poden oblidar la idea de Catalunya regió supeditada a un poder central, la idea de comunitat autònoma absolutament..., que s'ha d'acostumar a pidolar, i ens traiem de sobre aquesta cuirassa i la tornem a fer, la pregunta: els trens van bé? El servei de rodalies de Renfe a Catalunya va bé? No, no va bé. Per tant... Un a vegades té la sensació de..., què carai estem discutint, si estem parlant de la raó més comentada? Avui a l'hora de dinar hi hauran milers de persones que parlaran del mal servei de Renfe, i nosaltres aquí ens entossudim a voler justificar allò que és absolutament injustificable. Jo, personalment, no ho entenc.

Per mi Renfe i les rodalies continuen sent aquest factor d'oportunitat, aquest factor de cohesió, aquest factor d'equilibri, i, per tant, el que demanaria és que no vulguin reproduir un 155 del tren de la bruixa. No fan cap favor als seus ciutadans, no fan cap favor als seus votants, no fan cap favor als ciutadans d'aquest país i encara menys als usuaris de Renfe.

A l'agenda de Ciutadans, què farien si governessin? Perquè aquesta és una pregunta que jo, després d'escoltar-los, em faig: què farien? Perquè miri que n'arriben a dir, de coses, però mai acaben responent, allò, «escolti, conseller, miri, li donem un document amb les coses que caldria fer per arreglar les rodalies». Hi donen voltes i giravoltes, i al final la culpa acaba sent d'aquell que no en té la responsabilitat. A mi se'm fa molt estrany.

A la gent del Partit Popular, i amb tota la cordialitat del món –amb tota la cordialitat del món–: hi va haver una pluja de milions que un president del Govern, fent d'home del temps, va anunciar al Palau de Congressos de Catalunya a Barcelona. I els milions no van arribar, la pluja no va arribar mai. Al Congrés, si no vaig mal errat –que podria ser, però si no vaig mal errat, perquè aquesta dada l'he buscat, o l'he pres, de premsa–, el dia 9 de març es va respondre una pregunta formulada pel senyor Jorge Fernández Díaz i Miguel Barrachina, sobre l'R11 de Portbou a Barcelona; preguntava sobre les incidències greus i retards de trenta minuts. Evidentment, ho preguntava allà on tocava preguntar-ho, a Madrid, davant del *triángulo de las Bermudas* de la mobilitat a Catalunya.

Senyor Terrades, jo espero que un dia sigui ministre. (*Rialles.*) Jo espero que un dia sigui ministre, perquè vostè avui ha demostrat..., i l'hi agraeixo, vostè ha tran-

sitat per la cornisa; vostè ha estat educat, correcte, elegant, sempre és molt evident que domina el tema del qual parla, però vostè no ha volgut trepitjar ulls de poll als del *triángulo de las Bermudas*, però a la vegada també ha estat molt prudent, sabent que vostè demà continua tenint la sort, o la desgràcia, de trobar-se els veïns d'escala; molts deuen ser usuaris de Renfe i, segons el que avui hagués defensat, li haurien dit: «Escolta'm, Terrades, saps que els trens no van bé.» Per tant, li agraeixo aquest passar de puntetes sobre la situació que es viu a Catalunya.

A part d'aquestes reflexions, vull acabar posant de manifest una dualitat que és molt estranya. Si els trens a Catalunya van malament, qui n'és el responsable? Una cosa són les legalitats, els traspassos, els acords, la legislació, la norma. Però al final la responsabilitat és del conseller Damià Calvet. I per això avui el conseller Damià Calvet ha vingut amb solucions. Perquè a l'usuari que a les set del matí el tren no li acaba de funcionar, al primer que ha de maleir els ossos és a vostè, Per tant, conscient de..., al marge de normatives, està molt bé que hagi vingut amb solucions.

El que passa, que el conseller Calvet no està sol, i els d'aquesta comissió també alguna cosa hi hem de fer. I, per tant, torno a fer aquella petició de responsabilitat, o d'autoresponsabilitat de tots els grups parlamentaris, que quan parlem de Renfe i de coses tan sensibles, diguem-ne, siguem capaços d'evitar els tics d'esgrima parlamentària, que a vegades, doncs, tenim en aquesta casa.

Conclusió. Doncs, miri, sí, volem els diners; és raonable. Volem el traspàs de l'empresa; és raonable. Volem un conveni que blindi les inversions. Prou power-points, prou anuncis de pluja de milions que no queden ni en torrentada, que queden en el no-res. Traspàs de les línies amb serveis exclusius; o sigui, traspàs de companyia, de diners, d'infraestructura, i compromisos reals en inversió. En definitiva, tot això amb un nou model de governança.

Tinc la sensació que a alguns d'aquesta sala i d'aquest Parlament no els agraden els referèndums; això ha quedat demostrat, que hi tenen al·lèrgia. Però ara no parlaré del gran referèndum ni de la gran consulta, no. Senzillament plantejo què dirien els catalans i les catalanes si els preguntessin: demà mateix, canviarien Renfe i Adif per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya?

Escoltem la gent, siguem gent, oblidem el nostre escó vermell, de vellut vermell, al Parlament, i recordem tots els matins a les estacions de Martorell, de Castellbisbal, del Papiol, de Molins de Rei, de Sant Just, de Sant Feliu, de Cornellà, i tornem a empatitzar amb aquells a qui tenim el compromís de servir-los. Per tant, conseller, sigui valent i continuï fent pedagogia de les solucions i buscant aquestes solucions.

Moltes gràcies.

#### **La presidenta**

Gràcies, diputat. Té ara el torn per respondre el conseller, amb un temps màxim de mitja hora.

#### **El conseller de Territori i Sostenibilitat**

Moltes gràcies, presidenta. Senyores diputades, senyors diputats, intentaré no esgotar la mitja hora i anar per feina. He anat prenent apunts mentre vostès feien les seves intervencions, i també, lògicament, el secretari m'ha anat apuntant alguns dels temes per poder respondre, en definitiva, millor tot el que han exposat. En tot cas, una generalització: els agraeixo el to de les intervencions, perquè totes han sigut, a la seva manera, doncs, propositives i amb ganes de trobar solucions, com no pot ser d'altra manera. Compartim la voluntat de trobar solucions per a la gent, de ser gent, com esmentava ara mateix el senyor Eduard Pujol.

Si m'ho permeten aniré, una miqueta, grup a grup, tot i que no m'agrada massa fer-ho així, però crec que em serà inevitable. I, per tant, començaré per la intervenció de la senyora Marina Bravo, a la que respecto molt des del punt de vista del seu coneixement del que és la xarxa ferroviària i el sistema ferroviari. Però és evident que tenim percepcions diferents de la realitat; les tenim –les tenim. I no passa re;

per això hi ha el Parlament, per debatre i, al final, per prendre solucions. Jo li recomanaria una cosa d'entrada, que és que plastifiqui aquesta foto que m'ensenya cada vegada, perquè ja deu ser la quarta vegada que me l'ensenya i al final se li gastarà (*rialles*); l'hauria de plastificar perquè... Sempre anem a l'arrel, no?, que és que em retreu que jo digués que, efectivament, parlarem d'infraestructures, i dels serveis sobre les infraestructures, i d'habitatge i de mobilitat i de medi ambient i de societat, de tots els temes competents del Departament de Territori i Sostenibilitat, sense oblidar mai que nosaltres estem aquí per fer política, que és això i més. I aquest «més» és, efectivament, no renunciar mai al nostre legítim dret a l'autodeterminació. I que, per tant, en qualsevol circumstància nosaltres posarem aquest dret a decidir, el nostre legítim dret a l'autodeterminació com a base de qualsevol conversa o negociació amb el Govern de l'Estat i amb qui correspongui. Perquè si no ho féssim així estaríem faltant al nostre propi compromís polític.

I, per tant, sí, el que vaig dir en aquella entrevista ho mantinc. I, segurament, si no ho plastifica, sortirà en una altra entrevista i podrà utilitzar una foto nova, però, en tot cas, ho mantinc. Nosaltres sempre posarem al davant de tot, al frontispici de la nostra acció política, la nostra reclamació de que es respecti el dret a decidir de Catalunya, de que s'avanci en el legítim dret a l'autodeterminació del país. Nosaltres estem absolutament abocats a aconseguir una relació bilateral amb l'Estat, una relació bilateral amb relator o amb observador, com sigui, amb algú que realment s'apunti els deures que han de fer uns i altres per aconseguir, efectivament, doncs, desenvolupar aquest dret a l'autodeterminació. I serà sobre això que construirem la base de qualsevol altre acord, inclosos els pressupostos, inclosa la governança del sistema ferroviari del nostre país, sempre sobre aquesta base.

Però, fixi's, al mateix temps que li dic això amb tota la solemnitat i amb tota la fermesa i amb tota la contundència, nosaltres som un govern que governa, i, per tant, no hem fallat ni un sol dia al nostre compromís de diàleg operatiu, concret, específic amb el Ministerio de Fomento o amb el Ministerio de Transición Ecológica, amb els seus responsables o amb els responsables de les seves empreses, per anar trobant solucions; govern que governa. I, sí, jo he parlat en moltes ocasions amb el ministre de Fomento –especialment amb el secretari d'estat, amb el senyor Pedro Saura, amb el que tinc una magnífica relació–; una persona, doncs, que té el ministeri al cap i que sap perfectament quines són les mancances de la gent i com les hem de respondre. I hem anat trobant també, sota la base de la sempre reivindicació del legítim dret a l'autodeterminació, «impepinable», solucions concretes. Govern que governa, no hem fallat mai a aquesta responsabilitat.

Jo li agraeixo també que hagi rectificat. Anava dient que he mentit –que he mentit–; al final ha rectificat. L'hi agraeixo, perquè..., en fi, en tot cas podem tindre això que dèiem, no?, percepcions diferents de la realitat, però de mentida, cap ni una. I jo li diria, senyora Bravo, que vostè –de debò, eh?– no té cap necessitat de justificar l'Estat; no ho faci, no li fa falta, no el justifiqui. Perquè la meitat de la seva intervenció ha sigut com per justificar les mancances de l'Estat. Vostè no governa a l'Estat espanyol, el seu partit no governa, i, per tant, no li fa falta que justifiqui la inacció i l'incompliment constant, flagrant, sistemàtic d'Adif, Renfe, el Ministerio de Fomento, en definitiva del Govern de l'Estat, respecte a les rodalies i els regionals de Catalunya; no li fa falta, no ho faci. No ho faci, perquè jo crec que es fa un mal favor a vostè mateixa i al grup que representa. Entre altres coses, perquè vostè estava present a la taula en la que es va parlar del pla dels 306 milions que no s'ha complert, i, per tant, és una dicotomia estranya. No ho faci, no fa falta que el justifiqui.

Del tema de les limitacions temporals de velocitat, ni una de nova. En tot cas, es van inventariar les que hi havia i hi va haver, efectivament, un intent per portar aquestes limitacions temporals de velocitat cap al que són canvis significatius de velocitat com a concepte, i, per tant, a cronificar aquest problema. Ho podem dir amb unes paraules tècniques més o menys encertades o un pèl diferenciades del que digui

vostè o del que digui jo, però en tot cas hi va haver un intent per cronificar aquestes mancances, que, com ha dit el senyor Gómez del Moral, en Gerard, doncs, efectivament, era una relació exhaustiva de les limitacions temporals de velocitat, era una burla al ciutadà. I, si m'ho permet, ja no parlaré més de les limitacions temporals de velocitat, del que parlaré és de les conseqüències que tenen aquestes limitacions temporals de velocitat. Parlarem..., podem parlar d'incidències, de puntualitat, d'afectacions i d'accidents, i el que ens trobem respecte a aquests conceptes és que el 2018 rodalies ha sigut menys puntual; regionals ha sigut menys puntual; hi han hagut més incidències, hi han hagut més retards, hi ha hagut més viatgers afectats, hi ha hagut més trens afectats, i hi ha hagut...

Fixi's, alguna dada molt significativa a conseqüència de tot això, que és que els viatgers a les regionals, al servei regional, entre el 2008 i el 2018 han baixat un 15,7 per cent. Tot allò que volem aconseguir, que és que hi hagi més gent utilitzant el transport públic en benefici de la qualitat de l'aire i, en definitiva, doncs, remant tots en contra del canvi climàtic, ho anem perdent; ho anem perdent per aquesta manca d'inversions..., el senyor Gómez del Moral també feia la relació exacta entre la manca d'inversions i el mal servei, incloent-hi les limitacions temporals de velocitat.

I insisteixo en que nosaltres, malgrat aquesta situació, govern que governa, hem anat treballant diligentment en el marc del que disposem i que volem canviar –i que volem canviar. I fruit d'aquesta relació normal, per ara, amb el context competencial que tenim, per exemple, hem arribat a acords respecte a la compra de trens nous. Vostè em preguntava: «I els trens nous?» Miri, el Govern de l'Estat ha fet una proposta per comprar un paquet important de trens nous, dels quals uns quants s'utilitzaran a Catalunya. I aquests trens nous, per poder, diguéssim, donar el vistiplau per comprar-los –paquet important, dels quals uns s'utilitzen a Catalunya–, fa falta que l'òrgan mixt també hi doni conformitat. I hem acordat amb el Govern de l'Estat donar conformitat a la compra dels trens nous. I, per tant, diligents en aquest concepte del govern que governa, sense deixar mai de reivindicar el que creiem que ens pertoca.

I vostè em deia: «I què més han fet?» Home, doncs déu-n'hi-do. Entre altres coses, aquell pla de millores que dèiem abans que ja es contemplava en el traspàs original; que era un concepte que després s'ha anat perdent. Perquè nosaltres, en aquell moment, una mica a l'avançada, vam dir: «Totes aquelles millores que demani el titular del servei, o sigui el Govern de la Generalitat, doncs les pagarà el Govern de la Generalitat.» I ho vam acceptar. I no ens hem gastat pocs diners: 81 milions fins al 2017; 108 milions, si comptem ja el 2018 –108 milions–, pagats directament per la Generalitat per a millores en el servei de rodalies. No està mal, no està gens malament. Però, a més, en què..., estem satisfets, eh?, d'haver pagat aquests 108 milions. Però, en tot cas, ens trobem que ara, aquest concepte que les millores que demanem les paguem nosaltres, en altres comunitats autònomes, en altres llocs de l'Estat, resulta que les assumeix directament el Ministerio de Fomento. I, per tant, allò, cornuts i pagar el beure. Un traspàs incomplet i incomplert, en el que vam introduir un concepte de pagament de millores que hem, nosaltres, complert –108 milions fins al 2018–, resulta que en altres llocs, amb aquest concepte, ja ho assumeix via pressupostària directa el Ministerio de Fomento –Adif, en definitiva, o Renfe. Per tant, home, tot això ho volem superar –ho volem superar– amb el model que li hem proposat: relació bilateral i, més enllà de la relació bilateral, amb conveni específic amb la relació de tots els temes que abans els he explicat, dues comissions de seguiment, una amb Renfe i una amb Adif.

Pel camí seguirem fent de govern que governa. I en aquest govern que governa, efectivament, he manifestat, i la reitero, la meva preocupació, no tant perquè Renfe pugui operar la llançadora de l'aeroport, sinó perquè Renfe doni per fet que l'operarà; aquesta és la preocupació. Com va donar per fet que podrien contractar un coordinador i crear comissions de seguiment sense la Generalitat. Però això què és? Però

això què és? Som titulars del servei o no som titulars del servei? Com és possible que algú es pensi que pot solucionar el tema de rodalies contractant un coordinador i anunciant la creació de comissions de seguiment sense el Govern de la Generalitat? Però si això és una denúncia flagrant de l'incompliment de l'Estat! I, per tant, afortunadament, per aquest episodi se'ns va demanar, doncs, disculpes, i nosaltres hem superat aquest episodi amb aquesta carta que li he dit que li vaig enviar al secretari d'estat, al senyor Pedro Saura, proposant-li precisament això, això que estem dient ara: relació bilateral i dues comissions de seguiment.

I, efectivament, ens preocupa que es doni per fet. No es pot donar per fet. Segona carta d'un servidor cap al secretari d'estat, dient: «Ep, que Adif posi a disposició de la Generalitat la capacitat d'aquesta nova línia, i aleshores veurem qui l'opera –veurem qui l'opera.» I, efectivament, en la temporalitat que tenim de desenvolupament de la liberalització ferroviària, podríem –podríem– adjudicar-ho directament a Ferrocarrils com a mitjà propi; podríem, no he dit que ho vulgui. Jo he demanat a Ferrocarrils que estigui a punt. I l'encàrrec..., li he dit: «Escolta, estigui a punt.» I, per tant, aquesta és la feina que he de fer com a conseller i l'he fet: advertir el *ministerio*, Adif, que això no va així, que han de posar la capacitat de la infraestructura al nostre servei, i demanar a Ferrocarrils, com a mitjà propi, que estigui a punt.

Senyor Terrades, li agraeixo el to de la intervenció. Ens ha apuntat en algun moment les inversions de Ferrocarrils; és lícit que ho faci així. Jo li recordo que hem fet inversions a Ferrocarrils –n'hem fet–, i quantioses: hem perllongat a Terrassa, hem perllongat a Sabadell, i comprem quinze nous trens. Home, són xifres importants, que a més han aportat molta gent al metro del Vallès, que ens ajudarà a treballar per millorar la qualitat de l'aire i per revertir, en la mesura de les nostres possibilitats, i sempre aportant, diguéssim, el nostre granet de sorra a l'objectiu planetari de contenció i de reversió del canvi climàtic. No només a Ferrocarrils –perllongacions a Terrassa, Sabadell i dels quinze nous trens–, també a metro hem invertit, i en pocs mesos hem inaugurat dues estacions de la línia 10 i una de la línia 9, i ara n'hem d'inaugurar una altra, a l'octubre, a la línia 9 també, no? Per tant, bé, s'han anat fent inversions. El Govern de la Generalitat té un compromís ferm amb la millora de la xarxa ferroviària de transport públic. I, per tant, està bé que m'ho recordi; jo l'hi responc: «Inversions en Ferrocarrils.»

Vostè –suposo que estem en època electoral i toca fer-ho d'aquesta manera– em parla del bloqueig, del bloqueig que els partits polítics que donen recolzament a aquest Govern diu que volen fer de la governabilitat, de la legislatura, de la governabilitat. De bloqueig, no; de bloqueig, cap ni un. Nosaltres fem política sempre –fem política sempre–, i «fer política» vol dir, efectivament, amb tota la fermesa, ho reitero, reclamar el nostre dret a decidir, el nostre dret a l'autodeterminació. Només des d'aquesta base podem parlar d'una eventual aprovació de pressupostos. Però l'ordre dels factors és aquest: u, dos; no dos, u. Ja l'hi he dit en alguna altra ocasió. El president de la Generalitat utilitza una frase del president Atutxa que diu «estamos atornillados a». Doncs, reiterant-ho: *atornillados a* la mesa política, a la mesa de les solucions polítiques, no a la mesa d'aprovació dels pressupostos; ens estariem fent trampes a nosaltres mateixos i això nosaltres no ho volem fer.

I, efectivament, eren uns pressupostos que es van apuntar i que els grups polítics que donen recolzament a aquest Govern van dir: «Escolti, nosaltres farem unes esmenes a la totalitat per portar precisament la discussió a la relació bilateral, amb relator, que ens porti cap a aquest reconeixement del dret a l'autodeterminació.» I eren uns pressupostos que, bé, podien contenir algunes mesures –ho he dit en alguna altra ocasió– interessants –interessants–; insuficients, però interessants. Per exemple, els 200 milions de la disposició addicional tercera: interessants; si hi són, perfecte. Vaig discutir molt amb el senyor Pedro Saura al voltant de si aquests 200 milions havien de ser en inversions o en *cash*. Jo li deia «en *cash*», i ell em deia «en inversions». A la reunió no vam arribar a cap acord, però després, a la proposta de

pressupost, ens ho vam trobar com a transferència, i, per tant, en *cash*, cosa que em va sobtar una miqueta. I dic: «Home, doncs, m'ho haguéssis dit el primer dia i haguéssim fet aflorar un acord.» Però, en tot cas, interessant que hi sigui; insuficient, perquè ens en deuen 759, i del 2008. O sigui, els 200 a l'avançada en *cash* van tard i són insuficients, perquè, hi insisteixo, ens en deuen 759.

I, a més, la llista d'inversions d'aquest pressupost, que, en fi, la pot repetir de nou i nosaltres ens la coneixem tan bé com vostè, doncs..., inversions interessants, però de nou insuficients, u, i amb, sempre, la trampa de la liquidació. A mi, que anunciïn segons què..., és que ho han anunciat mil vegades, segons què, en els pressupostos. Després ens trobem que, en la liquidació, d'allò que es va dir, la meitat o menys. I, per tant, nosaltres no caurem en la trampa d'ara parlar de que una eventual aprovació dels pressupostos això hagués sigut la panacea; no hagués sigut la panacea de res, segurament. Haguéssim pogut seguir parlant? Segur. I com que ja li dic que hi ha bon to amb el senyor Pedro Saura i amb el ministre Ábalos, segur que haguéssim pogut avançar en aquest sistema de governança que estem proposant ara; però això seria el dos, l'u és reiterar la nostra voluntat de trobar solucions polítiques a un conflicte polític.

I nosaltres no creiem que en aquest eventual avançament d'aquesta nova governança, en aquest eventual avançament n'hi hagi prou amb un contracte programa. Està bé, el contracte programa seria amb Renfe, amb l'operadora. Nosaltres anem més enllà. Hi ha d'haver un pla d'inversions; aquest seria amb Adif. Tot ha de formar part, a més, d'un conveni marc. I qui té un conveni té un tresor. Aquesta frase no és meva, eh?, és del senyor Xavier Flores, que avui ens acompanya també, del director general. I, per tant, inequívocament, portar tota aquesta nova manera d'articular el que ha de ser el servei ferroviari que per ara presta l'Estat a Catalunya ha de ser a través d'un relació bilateral Ministerio de Fomento - Govern de la Generalitat, ha de ser amb un conveni específic –hi insisteixo, qui té un conveni té un tresor–, amb un pla d'inversions i amb un contracte programa. I estem aquí, estem aquí i anem parlant, govern que governa, amb els responsables del Ministerio de Fomento, que està en allò que es diu «*in office*», no?, fins que es celebrin les eleccions, i o continuïn o hi hagi un canvi de govern, això dependrà del resultat electoral. Però mentre hi siguin, nosaltres continuarem parlant-hi. Tant és així que –li torno a apuntar el que li deia abans a la senyora Marina Bravo– a l'òrgan mixt, que s'ha de celebrar un dia d'aquests –no sé si... (*veus de fons*), el 21, m'apunten–, doncs, aprovarem temes importants: aquesta compra de trens, de fet, per a tot l'Estat; a l'òrgan mixt aprovem, o donem el vistiplau a la compra dels trens que s'utilitzaran a rodalies a Catalunya.

Senyor David Cid, moltes gràcies també pel to de la intervenció, i per recuperar conceptes bàsics, com aquest de la qualitat de l'aire. La lluita contra el canvi climàtic està en la base de tot el que fem nosaltres en matèria de mobilitat sostenible, de la qual en forma part indefectiblement el transport públic; va més enllà del transport públic, la mobilitat sostenible, però és peça fonamental. I, sí, efectivament, doncs, tenim la sensació de dècada perduda. De fet, aquest és un concepte que hem encunyat nosaltres també des del departament –vostè l'ha utilitzat–, de dècada perduda.

Vostè contraposa el tema de l'alta velocitat amb el tema de rodalies. No l'hi nego, eh?, l'AVE és important. L'alta velocitat, el TGV –a mi m'agrada més dir TGV que AVE– és important, sempre que es desenvolupi correctament i sempre que es desenvolupi allà on hi hagi retorn socioeconòmic. Home, és evident que en el Corredor Mediterrani i en el Corredor Central, doncs, això té retorn. Segur que n'hi ha en altres llocs. Jo em refereixo a aquests dos perquè són els que ens connecten a nosaltres amb la Península Ibèrica o amb Europa. Segur que hi ha retorn. I, per tant, defensar-ho. De fet, sempre ho hem defensat; no li nego la tradició de Convergència i Unió –l'ha citada vostè–, perquè ja defensava..., de fet, inclús vam fer les reserves urbanístiques pel Barcelona - frontera francesa; això ho vam fer nosaltres l'any 89, abans del Madrid-Sevilla. Per tant, poca broma, no? Però això no pot anar, efectivament, en

detriment de rodalies –no hi pot anar, no hi pot anar. I d'aquí ve la denúncia, d'aquí ve la queixa.

I, per tant, si les inversions en AVE es contraposen a les inversions en rodalies, doncs, nosaltres, efectivament, remarem a favor de més inversions a rodalies. No pot anar en detriment de les inversions de rodalies. Ho demostrarem a través de les inversions que fem a Ferrocarrils, esperem que es pugui demostrar també en les inversions que puguin fer des del Ministerio de Fomento, Adif i Renfe, per ara, en aquest marc de governança que hem proposat i que esperem, de tot cor, que el puguem tirar endavant. Hi insisteixo, hi ha hagut bona recepció, per part dels actuals responsables del ministeri, d'aquesta conceptualització de com han de ser les coses, i de tot cor esperem que el puguem, en l'actual context polític, desenvolupar. Evidentment, la nostra aspiració és una altra, és de tenir el millor país possible, i aquest millor país possible és una república. Aquí ja no valen comissions bilaterals amb el Ministerio de Fomento ni amb Adif ni amb Renfe, vol dir una altra cosa, eh? Però, en tot cas, en l'actual context polític –actual, immediat, d'ara–, volem tirar endavant –de tot cor, l'hi dic– aquesta nova governança. Per tant, no hi ha bloqueig, hi ha acció política, sempre, i hi ha acció des del concepte de govern que governa, cada dia i fins l'últim dia.

I estic d'acord amb vostè respecte a la política tarifària. Efectivament, l'hem de fer evolucionar; aquí, ja ho sap –i vaig comparèixer en aquesta comissió, però en una altra sala–, doncs, que la nostra gran aposta és la T-Mobilitat, amb aquesta nova tarifa quilomètrica i per recurrència a partir de l'1 de gener del 2021.

La senyora Esperanza García, del Partit Popular. Li reconec que ha estat molt ocurrent amb la seva frase inicial; és insuperable, francament, eh?, jo no ho puc superar. Però ha estat tan ocurrent que segurament no m'ha escoltat massa. La devia estar pensant..., en com dir això de l'estació fantasma, la república, el vagó, la marxa endarrere. Ha estat ocurrent, no puc superar-ho. Però no deixa de ser una ocurrència, eh? En tot cas, més enllà d'aquesta resposta que li faig ara, doncs, no la valoraré més, però tinc la percepció, efectivament, que no m'ha escoltat en la resta d'intervenció. Perquè jo no he dit que en els pressupostos no s'hagi consignat res per a inversions en rodalies, he dit que en els pressupostos no s'ha consignat res per cobrir el dèficit tarifari del servei que presta Renfe, que això és específicament un apunt, un punt del traspàs incomplet i incomplet, que diu: «Quantifiqui's, traspassi's i que la Generalitat pagui.» I aquest apunt en els pressupostos de l'Estat no hi ha sigut mai. I com que no hi ha sigut mai, ho denunciem. I ho denunciem i ho portem al futur sistema de governança de rodalies. Hi ha d'haver, per part de l'Estat, la quantificació del dèficit tarifari, el traspàs al Govern de la Generalitat, i la Generalitat ha de ser qui ha de pagar a Renfe, perquè qui no paga no mana. I, per tant, nosaltres continuarem reivindicant que això hi sigui.

I, sí, en el pressupost hi han hagut consignacions pressupostàries, hi ha hagut consignacions econòmiques, per fer, doncs, inversions, eh?, per traspasar diners a Adif i que Adif faci inversions –n'hi han hagut–; insuficients: el 14 per cent del 2008-2015, el 12 per cent dels 306, que era 2016-2018. No sé si m'he equivocat en alguna temporalitat, però en tot cas ens ho coneixem, eh? (*Veus de fons.*) Ho he dit bé? (*Pausa.*) Sí? (*Pausa.*) Gràcies. Molt bé. Doncs, n'hi han hagut –n'hi han hagut–; insuficients, hi insisteixo.

Però el que sí que no hi ha hagut, i vostè ho ha afirmat, són noves estacions. Ha dit: «Hi ha hagut consignacions i s'han fet noves estacions.» No sé de quina nova estació em parla. Sí que s'ha fet un intercanviador dels onze que estaven previstos en el Pla de Rodalies, i l'he esmentat: Sagrera –inaugurat el 2011. Però no hi ha hagut cap nova estació. Llavors, vostè afirma: «Hi ha hagut noves estacions.» Pot haver-hi millores en algunes estacions, però noves estacions... Si és molt diferent parlar de millores en estacions que parlar de noves estacions! Mare de Déu, que en el Pla de Rodalies hi havien onze nous intercanviadors i em sembla que cinc estacions noves! Ni una, senyora García –ni una, ni una–, no menteixi, no digui que hi han hagut noves estacions. Aquí sí que hauria de rectificar.

I la comparació respecte a inversions a un lloc o a un altre. Que ho he evitat en la meua intervenció inicial, perquè no volia centrar-m'hi; però, clar, m'ho ha servit en safata de plata. La llançadora de l'aeroport de Barcelona, que estem esperant que arribi i que he demanat que la seva capacitat es posi a disposició de la del Govern de la Generalitat per escollir operador, es va signar el seu projecte, licitació, adjudicació –per tant, tot el que ha significat avançar en aquesta obra–, el mateix dia que se signava la llançadora de Madrid, la que, doncs, presta servei des de Barajas. La llançadora de Madrid es va acabar l'any 2011, i la nostra encara està per arribar. Per tant... Jo ho havia evitat, la comparació d'inversions, però, home, és que també són sagnants, les comparacions, eh? I, per tant, per molt d'apunt en el pressupost sobre les coses que s'han fet –14 per cent del Pla de Rodalies, 12 i escaig per cent dels 306–, efectivament, absolutament insuficient, i de nova estació, ni una.

El senyor Gómez del Moral ha reiterat, eh?, aquest concepte de que sense inversió no hi pot haver bon servei. I, efectivament, això ho hem de tenir sempre molt present. Perquè segurament –ha esmentat els accidents–, no hi ha risc zero, en això estem d'acord –no hi ha risc zero–, però sí que hi pot haver una minimització del risc. I en la mesura en què hi hagin inversions, no tan sols hi ha més bons serveis sinó que hi ha una minimització del risc. I, efectivament, ha fet una relació exhaustiva dels conceptes pels quals s'apuntaven les limitacions temporals de velocitat, i ha demostrat, efectivament, que eren limitacions que necessitaven actuació, i que el calendari d'actuació s'està perllongant en el temps i no està, doncs, revertint en uns horaris correctes i en un servei més segur.

I ha parlat també de la pluja... No, vull fer un apunt en el tema de limitacions temporals de velocitat. Perquè quan vam explicar, o quan es va parlar públicament de tot el que va..., de les circumstàncies de l'accident de Castellgalí, es va parlar molt de la senyalització i dels sistemes de senyalització, dels bloquejos automàtics, el de doble via o el de banalització, que si tomba, que si gira. A la plana 65 del Pla de Rodalies que es va presentar fa deu anys, es diu que l'R4..., efectivament, a l'R4 s'incorporarà bloqueig automàtic de banalització, que hagués evitat que poguessin circular..., o hagués advertit que hi havien dos trens circulant sobre la mateixa via en direccions contràries i, per tant, s'haguessin activat mesures que, en fi, haguessin sigut més efectives que les que hi han, que és que amb el bloqueig automàtic de doble via no es va detectar i hi va haver un accident. Això està previst en el Pla de Rodalies dels 4.000 milions, eh?, imagini's si anem malament.

En tot cas, no he esmentat –vostè ho ha fet– la famosa pluja de milions perquè ho vam considerar una excentricitat, o sigui, en fi... Pla de Rodalies, pla de millores, això ho tenim acotat. La limitació temporal de velocitat... Aquí afegir una notícia periodística, uns diners..., em sembla que pujaven 4.000 de nou, que no sabíem ben bé d'on sortien; eren dels 4.000 originals, una part, més 4.000 de nous... Va ser tan excèntric que, a banda de dir que, efectivament, la promesa de pluja de milions nosaltres ja no ens l'empassàvem, doncs no, no he entrat a valorar-ho en la part fonamental de la meua intervenció, perquè, hi insisteixo, ho vam considerar una excentricitat.

I, finalment, senyor Pujol, li agraeixo molt la reducció que fa en la seva intervenció amb dues preguntes molt bàsiques, que són les que ens han de sacsejar: ser gent i trobar solucions. Aquesta pregunta molt bàsica, de dir «va bé o no va bé?» Doncs no, no va bé, eh?

I l'altra pregunta bàsica que fa: «I li agradaria que operés Ferrocarrils?» Aquesta ja és més subjectiva, i jo, com a conseller de Territori i Sostenibilitat, li he de dir que Ferrocarrils estaria a punt.

Però, en tot cas, la primera pregunta, la de si va bé o no va bé, i la resposta contundent amb «no va bé», amb aquests percentatges, no tant de compliment sinó d'incompliment, ens han de fer anar..., i li agraeixo el seu recolzament, i el de la resta de grups que així ho han fet, inclús de la senyora Marina Bravo, que, malgrat tot,



ha dit «estaré a su lado», per tirar endavant aquesta nova governabilitat. Entenc que tots estem al mateix costat, que és al costat de la gent.

Moltes gràcies.

**La presidenta**

Gràcies, conseller. Els grups... Algú té alguna apreciació? *(Pausa.)* Si no, ho deixariem aquí. *(Jordi Terrades i Santacreu demana per parlar.)* Senyor Terrades... Breument, eh?

**Jordi Terrades i Santacreu**

Sí, sí, breument. Només per redundar que tant ens hem tret la cuirassa a què es feia referència aquí, que l'abril del 2016 vam presentar i vam acordar un determinat model de gestió de rodalies o regionals de Catalunya, que podia ser extrapolable a altres comunitats d'Espanya, i que ha hagut d'arribar un nou govern perquè ambdós governs s'asseguessin a la taula per poder-ne parlar. Precisar això.

I després, en el tema de la llançadora a l'aeroport de Barcelona, eh?, perquè jo crec que hi ha algunes preguntes que mereixerien alguna resposta del conseller, que la hi vull formular perquè no he tingut temps de fer-ho en la primera intervenció. Jo no li discuteixo qui ha d'operar aquesta llançadora, no podem donar per fet que sigui Renfe, però tampoc podem donar per fet que sigui Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Jo li vull formular dues preguntes. Tenint en compte que en aquests moments el túnel de Passeig de Gràcia - Sants ja està sobresaturat, com pensen solucionar aquest tema si hi ha un nou operador? I què pensen fer amb les línies de rodalies –acabo, presidenta– que en aquests moments arriben a l'aeroport?, perquè això podria ser també una minva per als usuaris actuals.

**La presidenta**

Gràcies. Hi ha alguna altra intervenció, abans de la resposta del conseller?

**David Cid Colomer**

Sí, jo, breument. Jo crec que...

**La presidenta**

Sí, els agrairia brevetat.

**David Cid Colomer**

...–brevetat, sí. Jo crec que és evident que hi ha una manca d'inversió de l'Estat i, com li dèiem, nosaltres no ho hem negat mai. Però jo crec que també hi ha una qüestió de model. Ho dic, perquè la manca d'inversió de l'Estat no és només a Catalunya. Jo els recomano un article que va publicar fa pocs mesos un mitjà de comunicació, que es deia «Extremadura se ahoga», que parlava en aquest cas sobre la xarxa d'infraestructures a Extremadura, i especialment sobre les rodalies a Extremadura, que ens en fariem creus, del que passa a altres llocs de l'Estat amb les rodalies. I això té a veure, eh?, jo crec que amb el que els deia jo d'un determinat model, que sí que crec que s'ha prioritzat el tren de..., vostè parlava del TGV, i jo crec que aquí també va haver-hi una aposta pel TGV, quan podia haver-hi hagut, per exemple, una aposta pels trens, com per exemple l'Avant, que van a velocitats del voltant de dos-cents quilòmetres/hora, que són molt més econòmics i que permeten també temps molt molt més competitiu; que és, per exemple, la proposta que històricament ha fet la Plataforma en defensa del transport públic. Perquè també jo soc conscient que els recursos són finits, i, per tant, és evident, no?, que no..., és a dir, vostè diu «el TGV no pot anar en detriment de les rodalies», però és que jo crec que malauradament, en l'aposta que s'ha fet..., i sé que això no és responsabilitat seva, però, a nivell de l'Estat, això és el que ha passat.

**La presidenta**

Gràcies. *(Marina Bravo Sobrino demana per parlar.)* Senyora Bravo.

**Marina Bravo Sobrino**

Yo también, porque se me ha interpelado muy directamente por todos los grupos, pero bueno. En respuesta al *conseller*, lo de la foto es para ahorrar papel. Desde luego, lo ha dicho tantas veces que cuesta mucho creerse que de verdad esté pensando y sea su prioridad el mejorar «rodalías».

Sobre que he defendido al Estado, que no hace falta, que me hace un flaco favor, me gustaría que me dijera en qué palabras ha visto usted que defienda al Gobierno del Estado. Señor Calvet, yo definiendo la verdad, e intento trasladarle a la ciudadana que lo que ustedes le cuentan, pues está lleno de trampas y lleno de mentirijillas; que lo que dicen de los cambios significativos de velocidad, pues no es exactamente como ustedes se lo explican, y hay muchos artículos en prensa en los que se puede aclarar. Datos como habla ahora de «miren cuándo llevo el tren a Barajas: en 2011». Al aeropuerto del Prat llegó –y además hace muchas veces mención a él, como si fuera lo último que se...– ¿en el setenta y...? (*Algú diu: «Setanta-cinc.»*) Sí. A Barajas, en el 2011. Digan los datos, también, todos, no se queden solo con algunos. No nos creemos sus mentirijillas.

Desde aquí se me ha interpelado directamente, bueno...

**La presidenta**

Senyora Bravo, tampoc és per respondre interpellacions...

**Marina Bravo Sobrino**

Vale.

**La presidenta**

...és estrictament..., són preguntes que poden quedar penjades.

**Marina Bravo Sobrino**

...–de acuerdo. En fin, si sabe que estaba en aquellos grupos de trabajo del plan 306, le habrán contado también cuál es mi impresión sobre cómo ha actuado el Ministerio de Fomento en relación con las cercanías en estos últimos años.

Gracias.

**La presidenta**

Gràcies, senyora Bravo. I per tancar..., bé, tancarà el conseller, però té la paraula ara..., el senyor Pujol?

**Eduard Pujol i Bonell**

Sí, seré molt breu. Insistir en la petició que es parli dels incompliments en l'execució dels pressupostos del 86,6 i del 87,8, perquè, si no, blanquegem una negligència absoluta de l'Estat.

Dos. Proposaria fer una..., no sé si és possible, dic «proposaria», i vostè la podrà resoldre en temps i forma avui o un altre dia. Però potser estaria bé, un dia, fer aquesta mateixa Comissió de Territori o a Tortosa o a Lleida o a Ripoll, desplaçant-nos-hi, evidentment, amb rodalies o amb regionals, i segurament –i segurament– els nostres comentaris i les nostres apreciacions sobre l'estat de la xarxa serien molt més..., amb més sensibilitat, a vegades, del que acabem dient.

I l'última cosa. Agraeixo que haguem decidit no tirar-nos els trens pel cap, i que hi hagi una actitud propositiva. I sobre la pregunta que deia, la consulta aquella que jo formulava als catalans i les catalanes, doncs, si no és oportú «voldrien que les línies de Renfe passin a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya?», ho podríem preguntar als catalans i les catalanes d'una altra manera: voldrien que les rodalies funcionessin com els trens del metro del Vallès?

**La presidenta**

Gràcies, senyor Pujol. Conseller, si vol respondre aquestes preguntes noves o matisar alguna cosa, i amb això acabaríem la compareixença.

### **El conseller de Territori i Sostenibilitat**

Gràcies, presidenta. No obro torn, no? No obro torn, tanco, eh? D'acord. Pregun- to sempre per...

Respecte al tema de la llançadora, bé, si nosaltres hem reclamat, i per carta i formalment, que disposi la capacitat d'aquesta nova infraestructura al servei del Govern de la Generalitat és perquè hem d'estudiar, efectivament, de quina manera prestem aquest servei. I *a priori*..., i parlo molt segons grans conceptes, eh?, si m'ho permet, no entraré en el detall. Però hi podria haver una operació aeroport - estació de Sants –pam, ja està, amb rebot a l'estació de Sants–; hi podria haver una operació en la que, a partir de l'estació de Sants, el servei es prolongués cap al centre de Barcelona, i, per tant, estem parlant de passeig de Gràcia. Aquí hi ha un problema de superar cisallaments, aquí hi ha un problema de capacitat del túnel. Per cert, si el túnel està saturat ja per quinze minuts, imagini's per set minuts, que és el que va proposar el president de Renfe, no? O hi podria haver, doncs, que aquesta llançadora, segons quina amplada de via se li posi, perllongués el seu servei cap a la Sagrera i no cap al centre –cap al centre de Barcelona, em refereixo.

Nosaltres podem tindre, doncs, més inclinació cap a un servei o cap a un altre, però en tot cas s'ha de posar aquesta infraestructura al servei de, i a partir d'aquí decidir el tipus de servei i qui l'opera. En definitiva, és el que estem reclamant. El que ens va sorprendre –i reitero aquesta sorpresa– és que es donés per fet que això, la decisió d'això, eh?, de tot el que és el servei, el tipus de servei, i qui l'opera, ja es donés per fet que això serà Adif i Renfe; no, el Govern de la Generalitat, que n'és el titular, del servei.

Sí, sí, efectivament, s'ha esmentat en més d'una ocasió que la llançadora..., el servei de rodalies entre Sants i l'aeroport, que va cap a Vilanova i fa cent-vuitanta graus i entra a l'aeroport, a l'actual T2, és de l'any 75 –no em vull equivocar, jo diria que és de l'any 75–, i ha estat, i ho hem esmentat amb aquests termes, l'última inversió nova en xarxa de rodalies, eh? –l'última inversió nova. Hi ha hagut inversions sobre xarxa existent que estava dedicada a usos comercials i que nosaltres hem reconvertit a usos de rodalies; l'R8, per exemple. Però això no és xarxa nova. Quan diem, afirmem i mantenim que l'última xarxa nova en rodalies és la de l'any 75, amb les dades de les que jo dispo –i sempre em puc equivocar, evidentment–, és que és així. I en tot cas estem parlant de serveis més moderns, de serveis més eficients, estem parlant d'una llançadora, estem parlant de T1, T2, i estem parlant de tot el que he exposat respecte a aquesta voluntat de definir el servei i qui l'opera.

Moltes gràcies, senyora presidenta.

### **La presidenta**

Doncs, gràcies, conseller; gràcies al senyor Gavín, també, per la seva presència.

I acomiadem el conseller en un minut, eh?, i continuem, que tenim dues propo- tes de resolució i, si no, acabarem molt tard.

La sessió se suspèn a un quart d'una del migdia i dotze minuts i es reprèn a dos quarts d'una.

### **La presidenta**

Si els sembla, continuariem la comissió.

*(Pausa.)*

Molt bé, doncs. Abans, en l'inici de la sessió, m'he oblidat de demanar si hi ha- vien algunes substitucions. *(Jordi Terrades i Santacreu demana per parlar.)* Senyor Terrades.

### **Jordi Terrades i Santacreu**

A la moció que ha presentat el Grup Parlamentari Socialistes sobre habitatge, em substituirà la diputada Maria Rosa Ibarra.

**La presidenta**

Gràcies. (*Marc Sanglas i Alcantarilla demana per parlar.*) Senyor Sanglas.

**Marc Sanglas i Alcantarilla**

Sí, presidenta. En tot cas, per comunicar la substitució de la diputada Eva Baró per la diputada Mònica Palacín.

**La presidenta**

Hem compartit la Mesa, però en tot cas els ho agraeixo, perquè no ho he fet a l'inici. Senyor Pujol... No n'hi ha cap més? (*Esperanza García González demana per parlar.*) Perdoni, senyora... Avui estic fatal amb els noms.

**Esperanza García González**

No passa re. García.

**La presidenta**

Senyora García.

**Esperanza García González**

Gràcies, presidenta. Només per comunicar que substitueixo..., em sembla que és l'Alejandro Fernández.

**La presidenta**

El Santi Rodríguez.

**Esperanza García González**

Ah, el Santi Rodríguez.

**La presidenta**

Sí.

**Esperanza García Rodríguez**

Doncs el Santi Rodríguez.

**La presidenta**

Gràcies.

**Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre el decret llei dels vehicles de transport amb conductor (retirada)**

354-00080/12

Molt bé. Doncs passàriem al punt 2 de l'ordre del dia. I comunicar-los que el punt 4 de l'ordre del dia ha estat retirat, que és el d'una sol·licitud de sessió informativa.

**Proposta de resolució sobre el Pla director urbanístic d'infraestructures Martorell-Abrera**

250-00377/12

Per tant, el punt 2 és la Proposta de resolució sobre el Pla director urbanístic d'infraestructures Martorell-Abrera, que va quedar sobre la taula l'anterior sessió i avui s'ha tornat a incorporar a l'ordre del dia.

Té la paraula, per a la seva defensa, el diputat David Cid, en nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

**David Cid Colomer**

Bé, el Pla director d'infraestructures de la ròtula Martorell-Abrera fa relativament poques setmanes que va acabar la seva finalització de tramitació d'exposició

pública, després de la seva aprovació inicial. Des del nostre grup parlamentari, des de Catalunya en Comú Podem, valorem que aquest projecte presentat pel Departament de Territori i Sostenibilitat té impactes importants sobre el territori, que a més a més genera un fort rebuig en moltes de les localitats sobre les quals té efecte, degut a la manca de consens i diàleg amb la resta d'administracions afectades. De fet, fins i tot ja hi han alcaldes que han anunciat públicament que si continua aquest, doncs, desenvolupament del pla director urbanístic pot acabar als tribunals.

Nosaltres creiem que la projecció d'infraestructures que es fa té un gran impacte que generarà una major pressió al territori; que a més a més impacta en una zona, valgui la redundància, on ja hi ha una àmplia, diguéssim, gamma d'infraestructures, que això generarà en aquest cas, també, una modificació radical, nosaltres entenem, del planejament urbanístic, i també que tindrà conseqüències, evidentment, en l'entorn urbà i mediambiental per part, no?, d'aquestes infraestructures que es projecten.

Nosaltres entenem que aquesta zona, com dèiem, del futur..., no?, aquesta projecció de futur en aquesta zona del Baix Llobregat nord, doncs, cal que tingui en compte, que es tinguin en compte la sobirania municipal i també la participació ciutadana. Sempre diu el conseller que aquests plans directores no es fan mai en contra de la voluntat dels municipis. En aquest cas, jo crec que hi ha, diguéssim, alertes, per dir-ho suaument, situades per molts d'aquests municipis.

Nosaltres creiem que a més a més es fa una reserva molt important del sòl per a infraestructures sense un calendari precís; que això pot generar també, sense aquesta calendarització, una degradació d'aquests sòls i dels sòls de l'entorn. Creiem, a més a més, que cal una prioritització d'aquestes infraestructures, que a més a més requereix una agenda econòmica, aquest tipus de plans directores, i nosaltres també el que creiem és que cal que aquest..., no?, per la seva complexitat es descarti..., o sigui, que el planejament territorial descarti la generació de nous creixements urbans. És evident que no està previst això en el pla director d'infraestructures, però que aquest nou desenvolupament d'infraestructures, tant a nivell viari com a nivell fins i tot ferroviari, pot provocar aquest augment de..., o aquesta pressió sobre nous creixements urbans.

Nosaltres fem tot un seguit de consideracions. Sabem que és una PR complexa, extensa, que l'hem treballat també directament amb el territori; també l'hem intentat treballar conjuntament amb altres grups.

I jo també voldria acabar amb una reflexió, que crec que també és de rebut, que és sobre la dificultat que tenim els grups parlamentaris, i diria en aquest cas també fins i tot les administracions locals, d'utilitzar els PDUs com a elements de planificació urbanística; sobretot, en aquest cas, per la capacitat de control i incidència que nosaltres hi tenim, eh?, i fins i tot que hi té el mateix Govern. Jo vull posar també com a exemple..., de fet, fa poques setmanes també vam discutir en aquesta comissió el Pla director urbanístic, en aquest cas, no?, de Gran Via - l'Hospitalet, o Gran Via - Llobregat, que malauradament aquesta comissió va rebutjar perquè no hi estava d'acord i, per tant, no hi ha una majoria parlamentària que donés suport a aquest PDU, però, en tot cas, el Parlament, i fins i tot jo diria el mateix Govern, o altres socis de govern, tenen capacitat per aturar-ho quan no s'hi està d'acord. Per tant, també situar aquesta reflexió, i explicar també la complexitat que té i que presenta aquesta proposta de resolució.

#### **La presidenta**

Gràcies, diputat. Per defensar les esmenes presentades, té la paraula, en primer lloc, el diputat Jordi Terrades, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar.

#### **Jordi Terrades i Santacreu**

Gràcies, presidenta. El Baix Llobregat nord, i aquest pla director urbanístic d'infraestructures, està pivotant sobre una realitat concreta, no? Estem parlant de la porta d'entrada sud a l'àrea de Barcelona, eh?, una àrea que va més enllà del Baix

Llobregat, que inclou la ciutat de Barcelona, que inclou una part del Barcelonès i sobretot els Vallesos. El conjunt d'aquest territori és el motor industrial, econòmic del país, i, per tant, sobre aquí hi pivoten un conjunt d'infraestructures molt potent, per donar solució, o haurien de donar solució, als problemes que es plantegen en aquesta àrea territorial.

Les esmenes que hem presentat el meu grup parlamentari..., és que, donada la complexitat d'aquest pla director urbanístic, que s'ha vist en l'exposició de la seva tramitació inicial del pla director, creiem –i ho defensem en aquesta comissió– que abans d'anar a l'aprovació definitiva d'aquest pla director urbanístic el que cal és escoltar, i escoltar molt, els ajuntaments del territori. I, per tant, les esmenes que nosaltres hem presentat, que encara no sabem si han estat o no acceptades, pivoten sobre aquesta necessitat d'escoltar els ajuntaments, com a representants democràtics també del territori, a l'hora de les següents passes que s'han de fer i que ens han de portar, o que haurien de portar, a l'aprovació d'aquest pla director urbanístic d'infraestructures.

En tot cas, recordar-li al diputat Cid que el moment de tramitació és un pèl diferent respecte al pla director urbanístic que feia referència a l'Hospitalet; aquell estava aprovat definitivament des de fa ja un parell o tres d'anys, si no ho recordo malament, i aquest encara està en fase de la seva aprovació definitiva, i, per tant, permet introduir aquelles millores que permetin disposar d'un bon instrument urbanístic i un bon instrument per planificar les infraestructures en aquesta zona del territori.

#### **La presidenta**

Gràcies. Per defensar també les esmenes presentades, té la paraula ara el diputat Marc Sanglas, en nom del Grup Parlamentari Republicà. *(Veus de fons.)* Ai, perdó! Sí. Diputat, endavant.

#### **Jordi Albert i Caballero**

Gràcies, presidenta. Bé, el Grup Republicà ha presentat diverses esmenes, juntament també amb el Grup de Junts per Catalunya, on posàvem sobre la taula diverses consideracions que també ens semblaven interessants de cara al mateix territori. Estem parlant de la zona nord del Baix Llobregat, una zona on en diversos anys successius, doncs, s'ha anat generant una certa especialització de treball industrial i on l'àmbit logístic ha guanyat un pes molt i molt important. Això ha provocat que estratègicament sigui un dels punts de distribució logística importants de tot l'àmbit metropolità. I, per tant, allà on tenim distribució logística, lògicament, també hi tenim infraestructures. I aquest PDUI preocupa, i molt, a tot el Baix Llobregat nord.

I preocupa, perquè és cert que és un pla director urbanístic i que té les seves limitacions de participació, i, per tant, hi han ajuntaments que ens han transmès, doncs, la seva voluntat de poder dir-hi la seva i d'expressar-se, i en especial..., i vull fer un incís particular amb l'Ajuntament d'Abrera. Abrera és un d'aquells municipis que col·loquialment diem que estan trinxats per les infraestructures en el nostre país, i, per tant, Abrera és un d'aquells llocs on cal mirar amb una mirada ben diferent de la que fins ara s'ha tingut respecte al municipi. Per què? Perquè hi ha moltes infraestructures que passen per allà, i precisament estan patint, i molt, les conseqüències d'aquesta distribució logística dels polígons industrials del nord de la comarca.

Agrair al diputat Cid l'acord en diverses esmenes, també les transaccions a les quals hem arribat. Hem tingut un diàleg, i això és molt important. I, per tant, agrair sempre aquesta mentalitat política d'arribar a l'acord. En alguns punts no estarem d'acord, però sí que és cert que en la gran majoria o bé s'han acceptat les esmenes o bé hem arribat a una transacció. Per tant, entenem que aquesta proposta millorarà i que va en la línia també de les reclamacions que des del territori es fan, i també entenem que també es complirà l'objectiu, que és endreçar tota aquella zona davant de l'activitat industrial que s'hi dona i davant de les necessitats de mobilitat de la població.

## La presidenta

Gràcies, diputat Albert. Té la paraula ara el diputat Eduard Pujol.

### Eduard Pujol i Bonell

Sí; bé, referint-nos a aquest punt, agrair al diputat Cid la capacitat de diàleg, també al Grup dels Socialistes, que entre tots, diguem-ne, hem anat millorant el text original. Però sí que voldria fer algun tipus de consideració, per acabar de situar de què estem parlant.

Estem parlant d'un lloc on mana l'orografia. Els planejaments sovint són tossuts. L'autovia Lleida-Barcelona, o B-23, o cinturó del litoral, va costar –eren els temps del ministre Borrell i del seu pla d'autovies–, va costar molt, però diguem-ne que, al capdavant, era moure l'antiga nacional II cap allà on no hi havia activitat econòmica, fer una tira recta, recta, recta, que et permetia superar tota la plana d'Urgell, la plana de Lleida. Per tant, el problema va ser quan es va arribar de Cervera a Igualada; de Cervera a Igualada ja va ser tot un drama. S'havia fet prèviament el tros entre Igualada i Abrera-Martorell, i finalment a Martorell quedava tallat. Per què? Perquè l'orografia mana, i també les disposicions econòmiques a l'hora de salvar segons quins recorreguts.

Ho dic perquè l'autovia va quedar tallada a Abrera-Esparreguera; el 2000, però, va aconseguir superar el pas de Martorell al congest, i, efectivament, és la porta d'entrada a Barcelona per la zona nord. Hi ha un congest, i, a més a més, es veritat i hem de ser conscients del pol econòmic que hi ha: la SEAT, si no vaig mal errat, fabrica un cotxe cada trenta segons, o cada quaranta segons –ho vaig dir en un Ple i la dada era semblant a la que comento. I, per tant, què ens trobem? Que el dibuix d'infraestructures de tota aquesta zona del Baix Llobregat és exactament un dibuix pensat als primers anys setanta, quan no hi havia la SEAT, quan no hi havia tot aquest pol logístic que ara el diputat Albert, d'Esquerra, també marcava. Ha canviat, el món d'aquella zona, ha canviat absolutament. I, per tant, no es tracta només de fer uns quants dibuixos i d'unes quantes proclames polítiques, sinó de saber que això no és un Lego, que això és cirurgia urbanística i cirurgia de planejament, i és veritat, estem davant d'un cas difícil i complex.

El diputat Cid parlava del rebuig que genera, com si hi hagués una gran onada. A mi no em consta, a mi aquesta gran onada de mobilització al territori no em consta; el que em consta són alcaldes molt compromesos amb que això es tiri endavant, i molt compromesos perquè són conscients que s'hi juguen el futur.

Sobre el cas concret d'Abrera, Abrera és qui posa més dificultats de que tot això tiri endavant. A veure, Esparreguera queda encavalcada entre una riera, l'autovia i l'antiga nacional II; a Martorell no li anomenaré la mà de coses que la lliguen a banda i banda, que la fan..., és com una corretja que pots estrènyer i el territori no dona per a més. Per tant, no és extraordinari, no és estrany que es proposin noves solucions.

Miri, els de Martorell, del coll on acaba la nacional o l'autovia en diem «la recta de cal Riera Parellada», i és la mateixa recta de cal Riera Parellada que als anys setanta. Avui, hi insisteixo, al costat hi ha un pol logístic i el pol fabril de la SEAT, doncs, que al matí hi ha cues, que a la tarda hi ha cues, que hi ha cues a la connexió entre l'autopista, l'AP-7, i l'autovia; és un punt absolutament saturat.

Per tant, el que no ens podem permetre és quedar-nos com avui –quedar-nos com avui seria un disbarat–, i sobretot tenir molt present que escoltar no vol dir bloqueig. Per tant, tot allò que hem anat introduint en les esmenes fa referència al diàleg, el diàleg sempre és bo; tot allò que hem introduït fa referència també a escoltar els ajuntaments, que és escoltar el territori, i em sembla que l'equilibri té prou valor com per tirar endavant tot el text que hem consensuat.

Gràcies.

**La presidenta**

Gràcies, diputat. Té la paraula ara el diputat Sergio Sanz, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans.

**Sergio Sanz Jiménez**

Gràcies, presidenta. Em sembla un proposta de resolució interessant, perquè posa la mirada en una zona on conflueixen infraestructures que són estratègiques, que cal ordenar i que cal impulsar, per tot el que significa per a aquesta zona de Catalunya. La proposta la veiem ben orientada; és una proposta que veiem que demana consens, diàleg i col·laboració entre administracions, em sembla que és aquesta col·laboració imprescindible per trobar les solucions adients. Ens agrada aquesta proposta que busca articular la mobilitat, les infraestructures, la logística, que planteja una protecció per a l'entorn, que vol potenciar el transport públic, i també les mesures compensatòries que proposa per a l'impacte acústic, lumínic o l'efecte barrera que tenen totes aquestes infraestructures aquí.

En suma, ens sembla que és una proposta que pot millorar l'orientació del PDU, i per això facilitarem la seva aprovació.

Gràcies.

**La presidenta**

Gràcies, diputat. Per respondre i posicionar-se sobre les esmenes, diputat David Cid.

**David Cid Colomer**

*(L'orador comença a parlar sense fer ús del micròfon, motiu pel qual no n'han quedat enregistrats els primers mots.)* ...aniré a poc a poc. A més, li he de demanar permís a la presidenta, perquè en una de les transaccions hem de fer una variació d'última hora; la llegiré tal qual queda, i ara explicaré per què, d'acord?

**A presidenta**

Sí. I la Mesa també li vol preguntar, senyor Cid, la primera transacció, la del punt 9...

**David Cid Colomer**

Sí.

**La presidenta**

...que no sabem... exactament, aquesta addició, on va? Entenem que és al final.

**David Cid Colomer**

Sí.

**La presidenta**

D'acord, gràcies. Endavant, senyor Cid.

**David Cid Colomer**

Miri..., a veure, un segon... Començo. De les esmenes del Partit Socialistes, acceptem l'esmena 1, l'esmena 2 i l'esmena 3, i rebutgem l'esmena 4. *(Veus de fons.)* Sí, del Partit Socialistes acceptem l'esmena 1, l'esmena 2 i l'esmena 3, i rebutgem l'esmena 4.

Del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya acceptem l'esmena 1.

Del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya i Grup Parlamentari Republicà acceptem l'esmena 1, acceptem l'esmena 2, rebutgem l'esmena 3, acceptem l'esmena 4, rebutgem l'esmena 5. L'esmena 6 és una de les primeres transaccions a què feia referència.

Les esmenes 7 i 8, aquí és on els explico..., la transacció no és exactament la que tenen, sinó que és la que..., el text exacte que vàrem votar en una altra resolució de la B-40; he comès jo un error de picatge, bàsicament és per no entrar en contradicció



amb un text que ja es va acordar amb el Govern i que vam aprovar a la comissió. Si volen els lleigeix com quedaria.

Quedaria: «Instar el Govern de l'Estat a desprogramar l'ampliació de la carretera B-40 entre Abrera i Sant Sadurn d'Anoia. Mentre l'Estat no dugui a terme aquesta desprogramació, retirar la proposta d'ampliació de la carretera B-40 del projecte de Pla director urbanístic i d'infraestructures de la ròtula de Martorell-Abrera i estudiar altres opcions que permetin canalitzar la mobilitat per altres infraestructures del Penedès.» Que seria literalment el text que vam aprovar en l'altra resolució.

**La presidenta**

Diputat, que haurà de passar-ho per escrit.

**David Cid Colomer**

Sí, ara...

**La presidenta**

D'acord.

**David Cid Colomer**

Després, d'acord?

*(Veus de fons.)*

**La presidenta**

No. Bé...

**David Cid Colomer**

Sí, sí, l'hi passaré ara, després, per escrit.

Després, el text..., les esmenes 7 i 8 ja diem que estan transaccionades. L'esmena 9 seria la transacció que tenen vostès també en paper. I l'esmena 10, del Grup Junts per Catalunya i Grup Republicà, seria acceptada.

I jo, en tot cas, els agraeixo a tots la paciència. *(L'oradorriu.)*

**La presidenta**

Suposo... Hi han votacions separades? *(Veus de fons.)* Molt bé. Doncs, si ens especifiquen les votacions separades aleshores ja acabarem de decidir què votem.

Gràcies. *(Marc Sanglas i Alcantarilla demana per parlar.)* Senyor Sanglas.

**Marc Sanglas i Alcantarilla**

Sí; gràcies, presidenta. Demanaríem votació separada del punt 3, el punt 5; del punt 8, el que seria el primer paràgraf, que no l'ha numerat, i el punt 8.c. *(Veus de fons. Pausa.)* El primer paràgraf no caldria. *(Veus de fons.)* Només el 8.c, només votació separada del punt 8.c.

*(Marina Bravo Sobrino demana per parlar.)*

**La presidenta**

Senyora Bravo.

**Marina Bravo Sobrino**

Nosaltres afegiríem el punt 10.

**La presidenta**

No hi han més votacions separades? *(Pausa.)* Els que han de votar... *(Jordi Terrades i Santacreu demana per parlar.)* Sí, senyor Terrades? *(Rialles.)* Senyor Terrades, vostè és el que té més experiència, no em pot fallar en això, ara. *(Rialles. Veus de fons.)*

**Jordi Terrades i Santacreu**

Però deu convenir amb mi, presidenta, que aquesta és una proposta de resolució que ja no és un llençol, és allò... *(veus de fons), un aixovar sencer, o sigui que...*

*(Pausa.)*

**La presidenta**

Farem la votació separada, primer, dels punts que han demanat la votació separada; després, el global de la proposta de resolució. Que quedi clar que els punts 1, 2 i 3 són els textos de les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. A més, s'incorpora també en el punt... (*Veus de fons*) Sí, són les esmenes, eh?, no els punts. L'esmena 1 de Junts per Catalunya..., de les esmenes presentades conjuntament entre Junts per Catalunya i Esquerra, la 1, la 2, la 4 i la 10.

**Jordi Terrades i Santacreu**

Sí; jo demanaré votació separada del punt 3, perquè he vist que...

**La presidenta**

Ja està demanada, del punt 3.

**Jordi Terrades i Santacreu**

Sí, però ells diuen que es pot votar conjuntament, i jo vull...

**La presidenta**

No, no, votarem els tres punts per separat; «els tres punts», no, els quatre punts per separat, d'acord?

Votarem, doncs, primer, les votacions de què s'ha demanat votació separada.

Vots favorables al punt 3, és el que votem ara; punt 3, vots favorables?

Són 9.

Vots contraris?

Són 10.

Abstencions?

No n'hi ha cap.

Per tant, el punt queda rebutjat amb els vots contraris de Junts per Catalunya i el Grup Republicà, i la posició positiva de la resta.

Passarem ara a la votació del punt 5.

Vots favorables?

Són 9.

Vots contraris?

Són 10.

Per tant, aquest punt també queda rebutjat.

Passarem ara a la votació del punt 8.c.

Vots favorables?

Són 9.

Vots contraris?

Són 10.

També queda rebutjat.

I per darrer, votarem ara el punt número 10.

Vots favorables al punt número 10?

Tretze vots favorables, dels grups parlamentaris Junts per Catalunya, Republicà, Catalunya en Comú Podem i Socialistes.

Vots contraris?

No n'hi ha cap.

Abstencions?

Sis, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Per tant, el punt aquest sí que queda aprovat.

I ara, si els sembla, votarem la resta de la resolució. D'acord?

Vots favorables?

Molt bé, doncs per unanimitat, la resta de la resolució.

Realment serà una proposta de resolució per acabar mirant el text final i incorporar-hi aquest últim punt.

## **Proposta de resolució sobre la convocatòria de subvencions per al millorament dels habitatges**

250-00406/12

Molt bé, passem ara, doncs, al punt número 3, que és la Proposta de resolució sobre la convocatòria de subvencions per al millorament de l'habitatge; presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Per a la seva defensa, té la paraula la senyora Rosa Maria Ibarra.

### **Rosa Maria Ibarra Ollé**

Gràcies, presidenta. Aquesta proposta de resolució és molt més curta i molt més senzilla; per tant, no tindrem tant d'embolic a l'hora de votar.

És un proposta de resolució que se centra bàsicament en les subvencions que convoca l'Agència de l'Habitatge de Catalunya, que finança actuacions per a la conservació, la millora de l'eficiència energètica i la sostenibilitat i l'accessibilitat. Nosaltres hem posat sobretot l'accent, en aquest cas, en l'accessibilitat. Sabem que la població catalana envelleix i que, per tant, cada vegada hi haurà més persones que necessitaran una millora de l'accessibilitat en els seus domicilis. I, evidentment, aquestes obres, aquestes actuacions a vegades són cares, i, per tant, entenem que és molt necessari que aquestes persones, sobretot aquelles que tenen una situació econòmica, doncs, més desafavorida, puguin fer front a aquestes obres per millorar la seva accessibilitat.

Quan nosaltres vam redactar aquesta proposta de resolució, la convocatòria, en aquell any..., la vam redactar..., clar, la vam presentar a l'octubre del 2018. La convocatòria, l'última que s'havia tancat, només donava un mes per poder presentar les sol·licituds, donava del 26 de juny al 31 de juliol. Hem pogut veure que la convocatòria per a aquest any s'ha ampliat una mica més –tres mesos–, i el que nosaltres proposàvem inicialment era que fos una convocatòria oberta durant tot l'any i, per tant, tothom s'hi pogués acollir.

Hem pogut transaccionar amb els grups de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana, als que vull agrair la seva voluntat, doncs, d'arribar a un acord, i finalment hem ampliat el termini, o hem acotat el termini, segons com es miri, a sis mesos. Per tant, les sol·licituds es podran presentar de 30 de març a 30 de setembre.

Agrair-los altra vegada la voluntat d'arribar a un acord, i demanar-los el vot a favor.

Gràcies.

### **La presidenta**

Gràcies, diputada. Per defensar les esmenes presentades, té la paraula el diputat Marc Sanglas, del Grup Parlamentari Republicà.

### **Marc Sanglas i Alcantarilla**

Sí; gràcies, presidenta. En tot cas, atesa l'explicació, diguem-ne, de la diputada Ibarra, queda clar, i, en tot cas, també manifestar la voluntat, per part de la proponent, diguem-ne, d'arribar a un acord. I, en tot cas, el que sí que ens semblava –i aquest era el sentit de l'esmena que havíem presentat– és que..., enteníem que calia acotar-ho, per un tema bàsicament organitzatiu i per poder resoldre-ho, diguem-ne, tal com corresponia, i, per tant, semblava que poguéssim... El fet..., diguem-ne, ja hem acotat aquest element, ja és el que ens interessava.

Per a la resta, compartim plenament tot el que hi ha. Entenem que, diguem-ne, aquests ajuts han de sortir i han de ser promocionats i, per tant, coneguts pel conjunt de la ciutadania; per tant, el tema de la realització de la campanya ens sembla interessant de fer-lo. I, per tant, des d'aquest punt de vista, donarem suport a aquesta proposta.

Gràcies.

### **La presidenta**

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades, té la paraula el diputat Josep Maria Forné.

### **Josep Maria Forné i Febrer**

Gràcies, presidenta. Poc a afegir –ho han explicat molt bé els diputats que m’han precedit– tant en l’explicació de la proposta de resolució com en el sentit de les esmenes. La proposta de resolució, la conveniència d’aquest pla de subvenció, d’ajuda al millorament dels habitatges, especialment en aquella part de la població més vulnerable i que per circumstàncies d’envelliment o de sobrevinguda..., de mobilitat, principalment, doncs, necessiten aquestes adaptacions i millores dels habitatges. Ningú discuteix aquesta conveniència.

El que en tot cas amb l’esmena preteníem és la voluntat, diguéssim, de gestionar-ho de forma millor acotant-ho en el temps. Ho hem aconseguit amb aquesta transacció. Agrair-li a la diputada proponent, la diputada Rosa Maria Ibarra, la voluntat d’arribar també a aquest acord, i, per tant, doncs, amb la transacció donem suport als dos punts. El segon punt és el que ve a dir la necessitat, diguéssim, de fer-ne publicitat, d’aquesta convocatòria.

### **La presidenta**

Gràcies. Té la paraula ara el diputat Sergio Sanz, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans.

### **Sergio Sanz Jiménez**

Gràcies, presidenta. En primer lloc, agrair a la diputada la presentació d’aquesta proposta de resolució. Ens permet parlar d’una realitat, que és que tenim un parc d’habitatges envellit, amb prestacions desactualitzades en matèria d’aïllament tèrmic, en matèria d’accessibilitat, en seguretat, incendi. Hi ha ITes, també, que detecten patologies estructurals que tenen a veure amb l’aluminosi i la carbonatació, oxidació, o de salubritat.

Per tant, aquestes ajudes i subvencions són una necessitat; són una necessitat perquè s’ha d’actualitzar aquest parc, i s’ha d’impulsar aquesta actualització a través de la rehabilitació. L’objectiu ha de ser actualitzar el parc d’habitatges, que ha de tenir dues variables. Una és l’augment del benestar per a les persones que tenen mobilitat reduïda o habitatges que no tenen confort tèrmic, i també la reducció d’emissions de CO<sub>2</sub>, que és un dels objectius que tenim també col·lectivament, a nivell de tot Espanya i de tot Europa, dins de l’agenda contra el canvi climàtic. La conclusió, per tant, és que és positiu augmentar els terminis de sol·licitud de les subvencions.

I, per acabar, doncs, fer notar que el Govern no està fent la feina. Els vull manifestar que hi ha un informe del Col·legi d’Arquitectes de Catalunya que analitza l’edificació a Catalunya el 2018, i aquest informe del Col·legi d’Arquitectes, que, com saben, tots els projectes passen a través del col·legi pel tema del visat, indica que hi ha una baixada de la rehabilitació per primer cop des del 2014. D’això, el Govern n’hauria de prendre nota, perquè no està fent el que hauria de fer. I, clar, això té a veure amb les prioritats, eh?, perquè segurament per a alguns tot el que no sigui el seu projecte nacionalista no és una qüestió essencial, i això es tradueix després en el pressupost.

Vull fer notar que el pressupost per a aquests ajuts..., l’últim pressupost va ser de 8,8 milions; una xifra que és molt petita si la comparem, doncs, amb el primer que va fer aquest Govern, que va ser posar 20 milions d’euros a TV3. Ja ho veuen, eh?, a TV3 li van destinar el primer dia més del doble del que estan destinant a rehabilitació, que sens dubte sí que seria una cosa que beneficiaria els ciutadans de Catalunya.

Gràcies.

**La presidenta**

Gràcies, diputat. Té la paraula ara el diputat David Cid, en nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

**David Cid Colomer**

Ràpidament, per anunciar el nostre vot favorable a la proposta de resolució.

**La presidenta**

Gràcies. En nom del Subgrup Parlamentari Popular, té la paraula la diputada Esperança García.

**Esperanza García González**

Gràcies, presidenta. Nosaltres també avancem que hi votarem a favor.

**La presidenta**

Molt bé. Doncs moltes gràcies. Hi ha una... No hi han més intervencions? (*Pausa.*) Senyora Ibarra?

**Rosa Maria Ibarra Ollé**

No.

**La presidenta**

No? (*Pausa.*) D'acord. Hi ha una transacció al punt 1 presentada, aquí és l'única esmena que hi havia. Per tant, si no hi ha inconvenient i ningú ho demana, votariem conjuntament tota la proposta de resolució.

Per tant, vots favorables a la proposta de resolució?

S'aprova per unanimitat.

Passariem ara a la votació de diverses sollicituds de sessions informatives. Com els deia, el punt 4 ha quedat retirat.

**Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la vaga de taxistes (decaiguda)**

354-00081/12

El punt 5 és una sol·licitud de sessió informativa que presenta la diputada de la CUP Natàlia Sánchez, sobre la vaga de taxistes. De fet, ella no hi és i, per tant, decauria. Per tant, decau aquesta sol·licitud.

**Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades a les empreses de vehicles de turisme amb conductor**

354-00085/12

I passem al punt 6. Si els sembla, les anirem votant una a una perquè es fa bastant difícil... Tot i que la 6 i la 7... Bé, però són gent diferent. O sigui que les votariem una a una, si els sembla.

Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades als VTC; presentada pel Grup Parlamentari de Ciutadans.

Podem votar? (*Pausa.*) Molt bé.

Doncs, vots favorables a aquestes...?

Són 7 vots favorables.

Vots contraris?

Són 12.

I abstencions?

Una abstenció, del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

Per tant, queda rebutjada.

**Sol·licitud de compareixença del secretari d'Infraestructures i Mobilitat perquè informi sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades a les empreses de vehicles de turisme amb conductor**

356-00330/12

Passaríem al punt 7, sol·licitud de compareixença del secretari d'Infraestructures i Mobilitat perquè informi sobre la gestió del conflicte del taxi i les limitacions imposades als VTCs.

Vots favorables?

Són 7 vots favorables, del Grup Parlamentari Ciutadans i Subgrup Popular.

Vots contraris?

Són 12 vots contraris, dels grups parlamentaris Junts per Catalunya, Republicà i Socialistes.

I abstencions?

Una abstenció del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

Per tant, queda rebutjada.

**Sol·licitud de compareixença de Marcel Coderch i Colell, president de l'Autoritat Catalana de la Competència, perquè informi sobre el Decret llei 4/2019, de mesures urgents en matèria de transport de viatgers mitjançant el lloguer de vehicles amb conductor**

356-00350/12

Passaríem al punt 8: sol·licitud de compareixença de Marcel Coderch, president de l'Autoritat Catalana de la Competència, també perquè informi sobre el Decret de mesures urgents en matèria de transport de viatgers, que presenta el Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

Vots favorables?

Deu.

Vots contraris?

Deu.

S'ha produït un empat. En virtut de l'acord que va prendre en el seu moment la Mesa, queda rebutjada aquesta demanda de sol·licitud de compareixença al produir-se un empat.

**Sol·licituds de compareixença acumulades relatives als accidents de tren a la xarxa de rodalia del novembre del 2018 i el febrer del 2019**

356-00355/12, 356-00356/12 i 356-00357/12

Passaríem a la votació del punt 9: sol·licitud de compareixença d'Isabel Pardo de Vera... (*Jordi Terrades i Santacreu demana per parlar.*) Perdó, senyor Terrades.

**Jordi Terrades i Santacreu**

Sí; en tot cas, és per explicar la posició del meu grup parlamentari.

**La presidenta**

Endavant.

**Jordi Terrades i Santacreu**

És respecte a les sol·licituds 9, 10 i 11. El meu grup parlamentari hi votarà a favor, tot i que hem de tenir present que aquest accident en aquests moments està judicialitzat, se n'estan investigant les causes, i que nosaltres, tot i donar suport a aquesta votació, creiem que seria convenient que acabés el procés d'investigació abans de fer compareixences en seu parlamentària.

**La presidenta**

Gràcies, senyor Terrades. Hi ha alguna paraula més? *(Pausa.)* Perdonin, eh?, perquè jo he posat la directa. *(Marina Bravo Sobrino demana per parlar.)* Senyora Bravo.

**Marina Bravo Sobrino**

En el mismo sentido, y también votaremos favorablemente, igualmente, porque todas las explicaciones serán bienvenidas.

Gracias.

**La presidenta**

Els sembla que les podem votar conjuntament o les votem una a una? *(Pausa.)* Les podem votar conjuntament? *(Pausa.)*

Doncs passaríem a la votació de les sollicituds de compareixença 9, 10 i 11, i que consti en acta les intervencions que hi han hagut dels diputats que ho acaben de fer.

Per tant, vots favorables?

Són 19, dels grups parlamentaris Junts per Catalunya, Republicà, Ciutadans, Catalunya en Comú Podem i Socialistes.

Vots contraris?

Abstencions?

Una abstenció del Subgrup Popular.

Per tant, queden admeses les tres sollicituds de compareixença.

Doncs sense res més, gràcies a tots i a totes i que passin un bon dia.

La sessió s'aixeca a la una del migdia i sis minuts.