



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XII legislatura · cinquè període · sèrie C · número 491

Comissió de Territori

Sessió 26, dimecres 27 de maig de 2020

Presidència de la I. Sra. Assumpta Escarp Gibert

TAULA DE CONTINGUT

Projecte de llei d'ordenació del litoral (substitució de membres de la ponència) 200-00007/12	3
Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la represa de les activitats econòmiques, el paper del transport públic en la mobilitat dels treballadors i el garantiment de la seguretat 354-00274/12	4
Sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la represa de les activitats econòmiques, el paper del transport públic en la mobilitat dels treballadors i el garantiment de la seguretat 355-00144/12	5

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: CPSL
Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)
0213-7992 (sèrie C)
DL: B-3.468-1982

www.parlament.cat

Sessió 26 de la CT

La sessió de la Comissió de Territori (CT), tinguda per videoconferència, s'obre a les deu del matí. Presideix Assumpta Escarp Gibert, acompanyada del vicepresident, Sergio Sanz Jiménez, i del secretari, José Rodríguez Fernández. 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; Eusebi Campdepadrós i Pucurull, Elena Fort i Cisneros, Gemma Geis i Carreras, Antoni Morral i Berenguer i Eduard Pujol i Bonell, pel G. P. de Junts per Catalunya; Marc Sanglas i Alcantarilla, pel G. P. Republicà; Jordi Terrades i Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; David Cid Colomer i Susanna Segovia Sánchez, pel G. P. de Catalunya en Comú Podem; Natàlia Sánchez Dipp, pel S. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Crida Constituent, i Santi Rodríguez i Serra, pel S. P. del Partit Popular de Catalunya.

Assisteix a aquesta sessió el conseller de Territori i Sostenibilitat, Damià Calvet i Valera.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

Punt únic: Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la represa de les activitats econòmiques, el paper del transport públic en la mobilitat dels treballadors i el garantiment de la seguretat (354-00274/12). Jordi Terrades i Santacreu, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

La presidenta

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de la presidenta.)

Bon dia a totes i a tots. Comencem aquesta sessió de la Comissió de Territori, una sessió bàsicament marcada per l'inici del dol oficial de deu dies decretat ahir pel Govern espanyol. Per aquesta raó, la comissió la suspendrem a les dotze del migdia per poder celebrar..., bé, més que celebrar, poder participar en aquest minut de silenci en memòria de totes les víctimes que no podem deixar de recordar, víctimes..., i encara persones que s'estan recuperant de l'afectació de la Covid-19.

En primer lloc, desitjar-los, diputats i diputades, que estiguin tots bé i que ens puguem continuar veient, i com més aviat millor, com diríem de manera informal *en vivo y en directo*, no?, la possibilitat ja de retrobar-nos tots plegats. Mentrestant, continuarem exercint..., fent-ho des d'aquest sistema i, per tant, recordar-los que tinguin els micros tancats, que intentem respectar els temps i, a partir d'aquí, tot fluirà amb la màxima tranquil·litat. Agrair al conseller que avui sigui aquí.

Projecte de llei d'ordenació del litoral (substitució de membres de la ponència)

200-00007/12

Abans de començar, dos coses que haig de comunicar a la comissió. Una és que la ponència del Projecte de llei d'ordenació del territori té una substitució en els seus membres: la senyora Marina Bravo, del Grup Parlamentari de Ciutadans, serà substituïda pel diputat Sergio Sanz, també del Grup Parlamentari de Ciutadans. Per tant, a efectes d'acta que consti aquesta substitució en la ponència.

I, abans de donar la paraula al conseller, haurem de votar –en tot cas, si hi estan tots d'acord, ho podem fer per assentiment– aquesta sessió informativa. *(Tall de comunicació.)* ...conseller de Territori i Sostenibilitat relacionada amb la Covid-19, i...

Em diuen que... *(tall de comunicació)* ...la Llei d'ordenació del territori i jo m'he equivocat. O del litoral, i m'he equivocat. D'acord. Espero que els serveis de la cambra ho arreglin. I, en principi, doncs... *(Tall de comunicació.)*

Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la represa de les activitats econòmiques, el paper del transport públic en la mobilitat dels treballadors i el garantiment de la seguretat

354-00274/12

En tot cas, deia que havíem, abans de donar la paraula al conseller, de votar aquesta sessió informativa demanada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar amb el conseller de Territori, a efectes de mobilitat i la seva afectació durant la pandèmia de la Covid-19. Si no hi ha res en contra, creuen que podem fer-ho per assentiment? (*Eduard Pujol i Bonell demana per parlar.*) Senyor Pujol, té la paraula.

Eduard Pujol i Bonell

Presidenta, senyores i senyors diputats, conseller, és també per comunicar un altre canvi. En aquest cas, el diputat Clara avui no pot ser present en aquesta comissió; suposo que en nom de tots, felicitar-lo per la seva recent paternitat, i la substitució del diputat Clara en aquesta comissió avui la farà la diputada Elena Fort.

David Cid Colomer

(*Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els alguns mots de la intervenció de l'orador.*) ...presidenta, des del nostre grup parlamentari, des de Catalunya en Comú Podem, òbviament, mostrar el nostre suport a la compareixença.

Sí que ens agradaria també fer evident que fa més... (*tall de comunicació*) ...el conseller Calvet, que en aquest cas, conjuntament amb el vicepresident Aragonès, per valorar la situació de Barcelona World, que està aprovada, i fa pràcticament cinc mesos, o sis mesos, que esperem que es produeixi aquesta compareixença. Per tant, volem demanar a la presidència si pot, no?, incidir en aquest cas, també, en el conseller perquè es produeixi aquesta compareixença que va ser aprovada i, malauradament, encara no s'ha produït perquè el Govern en aquest cas també... (*tall de comunicació*) ...la situació en la qual es troba aquest projecte, que, evidentment, nosaltres no compartim, però, en tot cas, que el conseller pugui donar les explicacions pertinents d'en quina situació es troba.

La presidenta

(*Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de la presidenta.*)

Gràcies, diputat. En tot cas, sàpiguen que aquesta presidència es va dirigir també a la presidència de la Comissió d'Economia... (*tall de comunicació*) ...per poder-la realitzar. Per tant, pel que fa a la presidència, em comprometo a... (*tall de comunicació*) ...la demanda de realització, doncs, d'aquesta comissió, que seria, com els vam recordar, una comissió conjunta, eh?, que la faríem sota la presidència d'Economia... (*tall de comunicació.*)

Si no hi ha res més, felicitar en nom de tots, doncs, el diputat Clara per la seva recent paternitat.

I començaríem amb aquest assentiment, si hi estem tots d'acord en que es desenvolupi avui aquesta sessió informativa del conseller de Territori sobre els aspectes de mobilitat durant la pandèmia del Covid-19. Ho podem fer per assentiment, diputades i diputats? (*Pausa.*) Sí? (*Pausa.*)

Sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la represa de les activitats econòmiques, el paper del transport públic en la mobilitat dels treballadors i el garantiment de la seguretat

355-00144/12

Doncs aleshores, donada per aprovada aquesta sessió informativa, li donaríem la paraula al conseller, recordant que té una hora, més o menys, per a la seva intervenció. Després, els grups parlamentaris disposen de deu minuts; després hi ha una replica del conseller, i una altra vegada els grups parlamentaris. I recordar de nou que a les dotze menys uns minuts pararem la comissió per fer el minut de silenci.

Té la paraula, doncs, el conseller de Territori.

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

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció del conseller.)

Moltíssimes gràcies, presidenta. Diputades i diputats, encantat de comparèixer a la comissió, com sempre, a disposició dels diputats, de les diputades, dels grups parlamentaris. I també, a petició del diputat senyor Cid, doncs, empenyerem des del Govern, com així també ho ha comentat la presidenta de la comissió, perquè aquesta compareixença del projecte Hard Rock Entertainment World, ja no Barcelona World, doncs, pugui ser explicat, comentat... *(Tall de comunicació.)* Per tant, ho vetllaré, diputat.

En tot cas, agrait de fer aquesta compareixença de manera immediata, perquè, evidentment crec que els temes que tenen relació amb la Covid, doncs, s'han de poder debatre immediatament. Per tant, agrair donar-nos aquesta oportunitat per explicar-nos al Grup Socialistes, que va demanar, doncs, aquesta compareixença. I com ha fet la presidenta, també voldria enviar, en primer lloc, un missatge de... *(tall de comunicació)*, un missatge de suport a totes les persones, a totes les famílies que han perdut un ésser estimat o que han emmalaltit, i els desitjo que tinguin una ràpida recuperació.

També volia aprofitar... *(tall de comunicació)* ...de l'equip de tot el Departament de Territori i desitjar-los a vostès que estiguin bé de salut i les persones del seu entorn i que també puguem fer aquesta aturada a les dotze... *(tall de comunicació)* ...aquest dol oficial que decreta l'Estat espanyol, també el Govern de la Generalitat. Se'm va demanar que tot el Govern pogués atendre aquest minut de silenci... *(tall de comunicació)* ...a la plaça Sant Jaume... *(tall de comunicació)* ...no sé si les condicions són òptimes però en tot cas hi ha bona cobertura... *(tall de comunicació)*.

Entrem en matèria, si els hi sembla. Des de l'inici del confinament aquesta és la segona vegada que compareixeré. La primera va ser el 20 d'abril, conjuntament a les comissions de Territori i Medi Ambient per exposar les accions que havíem dut i que estàvem duent a terme en tots els àmbits competència del departament, la logística, el transport públic, l'habitatge, l'aigua, els residus, els aeroports... *(tall de comunicació)* ...servei públic, gestió de l'emergència, mesures a curt i mitjà termini... Això és el que vam exposar aquell dia 20 d'abril en una compareixença que des del nostre punt de vista va ser molt intensa i molt... *(tall de comunicació)* ...les coses que estem fent les reforcem, les ajustem sempre amb la seva col·laboració.

Aquell dia vam explicar, si ho recorden, que l'objectiu principal, des del primer moment de la pandèmia, havia estat per part del departament garantir la prestació dels serveis bàsics i estratègics, el primer dels nostres objectius, la primera de les nostres missions, i sobretot minimitzar l'impacte social i econòmic sobre les persones confinades... (tall de comunicació) ...persones, famílies i empreses... (tall de comunicació) ...articles de primera necessitat... I, en tercer lloc, i aquí entrem en matèria ja d'aquesta compareixença d'avui, regular la mobilitat del país, ajustant-la evidentment a les indicacions de les autoritats sanitàries, però també la continuïtat de l'activitat econòmica, bàsica i essencial, la prestació dels serveis bàsics i essencials, etcètera.

I és aquest objectiu, el de regular la mobilitat del país, que des del departament... *(tall de comunicació)* ...directament amb el transport públic, el que, si em permeten, aprofundiré avui en la compareixença, la compareixença sobre la represa de les activitats econòmiques, el paper del transport públic en la mobilitat dels treballadors i el garantiment de la seguretat, que enllaça perfectament amb els tres objectius que els vaig explicar en la compareixença del 20 d'abril: mobilitat, el paper del transport públic en la mobilitat, els condicionants de tot tipus sobre la prestació del servei, la seguretat i la confiança de l'usuari a l'hora d'utilitzar-ho. I per guanyar-nos la confiança hi ha d'haver... *(tall de comunicació)* ...hi ha d'haver projectes que l'enforteixin. Intentaré explicar alguns d'aquests temes, de projectes. I després quedaré, evidentment, a la seva disposició.

Ja ho he comentat, tot el que està vinculat al transport públic ve condicionat pel que han marcat i marquen les autoritats sanitàries. Totes i cadascuna de les decisions que hem pres, les que hem aplicat, les que hem anat, doncs, anunciant, han estat alineades amb el que es determinava des del Procicat. *(Tall de comunicació.)* ...també evidentment des de les directrius que venien de l'Estat, que, com saben, s'han establert a través del BOE. *(Tall de comunicació.)* ...una certa acceleració d'aquestes mesures. Però, en tot cas, totes les decisions han estat alineades amb el que determinaven les autoritats sanitàries. Estem en emergència sanitària, en estat d'alarma, i això és el que... *(tall de comunicació)* ...la salut de les persones i també garantir el seu dret a la mobilitat en unes condicions òptimes. Aquest ha estat i és el nostre objectiu principal.

Ens hem adaptat a cada circumstància, a cada moment de la crisi de la Covid-19. En primer lloc, reduint l'oferta. Això ho vam fer, ho deuen recordar, abans del decret d'estat d'alarma, ho vam fer en aquells dies en els que el Govern de la Generalitat ja havia entrat l'emergència i vam reduir l'oferta, intentant que aquesta reducció d'oferta també anés acompanyada d'una reducció general de la mobilitat obligada.

Després, un altre dels temes que vam fer, que ara explicaré una miqueta més, també va ser, ja ho deuen recordar, suspendre les tarifes, un acord que es va prendre en el Consell d'Administració de l'ATM. Això va ser a principis d'abril, i durant aquells dies de l'estat d'alarma, que només es podien moure els serveis essencials, amb la fórmula del permís retribuït obligatori, recuperable obligatori, i així, en definitiva, vam, creiem, ajudar les persones i les empreses que obligatòriament s'havien de moure, a passar a serveis essencials.

Garantir, dèiem, reduir l'oferta, la suspensió de les tarifes, i la tercera gran gestió de l'emergència ha sigut anar adaptant cada setmana l'oferta del transport públic en funció de la demanda prevista, sempre... *(Tall de comunicació.)* ...ja en vam parlar el dia 20 d'abril, si no ho recordo malament, però en el moment de màxima restricció de la mobilitat pel confinament de la ciutadania es va donar de forma molt excepcional aquesta suspensió temporal del pagament de les tarifes del transport públic; va ser des del 2 d'abril fins al 10 d'abril del 2020, de forma consensuada amb les autoritats... *(Tall de comunicació.)*

La presidenta

Perdoni un moment, conseller. M'estan dient que hem de parar la sessió perquè hi ha un problema tècnic i em diuen... *(tall de comunicació)* ...una videoconferència. Hi ha un problema de so. *(Tall de comunicació.)* Em disculpen, parem uns minuts i avançarem tant aviat com acabem.

Moltes gràcies.
(Pausa llarga.)

La presidenta

Reprenem de nou aquesta sessió de la Comissió de Territori. Tenia la paraula el conseller de Territori, al qual li tornem. Hem descomptat el temps, conseller, o sigui, cap problema. Endavant, conseller.

El conseller de Territori i Sostenibilitat

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció del conseller.)

Moltíssimes gràcies, presidenta. Bé, estava fent un apunt de la mesura de suspensió temporal de les tarifes... *(tall de comunicació)* ...per posar-la en valor. Crec que va ser un acte de responsabilitat de les autoritats de la mobilitat en el país, i, si m'ho permeten, en primera instància del departament, però també de la resta d'institucions, doncs, que formen part de les autoritats territorials de mobilitat, per tant, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, etcètera.

En tot cas, reprenent el fil, davant d'una pandèmia com la de la Covid-19, del coronavirus, el transport públic representa dos factors contraposats. En primer lloc, és un mitjà insubstituïble, imprescindible per garantir la mobilitat necessària de les persones, però, i aquest és el segon factor, al mateix temps –i n'hem de ser conscients– és una possible via de propagació de la malaltia. Així ens ho diuen i ens ho demostren, doncs, informes d'arreu del món. I, tenint en compte aquesta condició dual –mitjà insubstituïble per garantir la mobilitat però també possible via de propagació de la malaltia– el sistema de transport públic s'ha marcat dos grans objectius durant les deu setmanes ja que portem amb aquesta crisi.

En primer lloc, s'ha de garantir la mobilitat de les persones amb autorització per fer-ho. Com saben, això ha anat variant en funció de la setmana, com comentàvem fa un moment, i, en segon lloc, segon objectiu, ha estat mantenir una oferta que permeti que aquestes persones usuàries, les que estan autoritzades per poder-se moure, puguin establir les distàncies de seguretat recomanades. Aquest punt s'ha concretat en el límit ideal d'un terç màxim d'ocupació de la capacitat disponible, alhora traduït, darrerament, en aquesta reducció del 50 per cent dels seients i de l'establiment d'una ràtio de dos persones per metre quadrat en les plataformes. Aquestes han sigut les condicions per mantenir aquestes distàncies de seguretat.

Voldria fer un esment, evidentment, un esment especial sobre els treballadors del transport públic i les mesures que s'han pres. La prioritat del Govern ha estat garantir la major seguretat possible als treballadors i treballadores de l'àmbit del transport aplicant en tot moment les normes que s'anaven dictant des de les autoritats sanitàries. S'han adoptat diverses mesures que vull compartir amb tots vostès. Primer, exigir als operadors la redacció i presentació d'un pla de contingència, un pla de contingència que prevegi les solucions per mantenir els serveis davant de possibles baixes de personal –d'això en vam tenir, i moltes, ho vam dir el dia 20 d'abril; afortunadament, els plans de contingència ja els teníem a punt–, i també a on es determinin les àrees de la seva activitat on no sigui possible aplicar ni el teletreball ni la flexibilització horària, i, per tant, es puguin fixar a través d'aquests plans les mesures per mantenir operatius els centres de control de les operacions.

Per millorar la protecció dels treballadors i treballadores es va suprimir, per exemple, la venda de bitllets als autobusos, quan hi havia altres alternatives; es van tancar les oficines d'informació i atenció presencial que no disposessin de sistemes físics de separació entre el personal i els usuaris, i es van reforçar tots els mecanismes d'atenció telemàtica. Es va demanar, també, als operadors que incrementessin els protocols d'higiene i de neteja per evitar contagis, i la dotació dels elements de seguretat dels treballadors i treballadores de les empreses, els que ja s'han fet famosos, els denominats EPIs. Tant al Departament de Territori com a l'ATM de Barcelona s'han previst els mecanismes normatius per garantir als operadors que l'increment de costos derivats d'aquest increment de les mesures de seguretat, dels EPIs, i de neteja de les instal·lacions, seran degudament compensats. D'això dels temes pressupostaris en faré esment explícit d'aquí a un moment, però també volia, doncs, esmentar en aquest punt que tot el que fa referència a mesures de seguretat i de neteja extraordinàries forma part d'aquest major cost del transport públic.

Per garantir precisament la seguretat dels treballadors del sector del transport, l'ATM de Barcelona va comprar directament mascaretes, mascaretes per al personal de les empreses operadores de transport públic, que s'han anat repartint; també termòmetres, per al control de la temperatura del personal de les empreses de transport. Aquestes mascaretes, que ha comprat i repartit l'ATM, eren a més, per al seu coneixement, reutilitzables, són reutilitzables, i de quilòmetre zero, són confeccionades a Catalunya. Aquesta condició, la de ser reutilitzable i de quilòmetre zero, que, evidentment, volem vetllar des del Departament de Territori i Sostenibilitat, no es complia amb les mascaretes que havia distribuït el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana a partir del 14 d'abril, ja que aquestes eren d'un sol ús.

Ara fa pocs dies, el 5 de maig, l'ATM de Barcelona va distribuir una segona remesa d'aquestes mascaretes reutilitzables i de quilòmetre zero. Hi va haver molt debat i molt diàleg aquells dies al voltant dels EPIs. Recorden que eren, jo crec que en part ho continua sent, un mercat molt estressat i que hi havien demandes, evidentment, de tot el que eren treballadors i treballadores de l'àmbit sanitari, residencial, de seguretat, però vèiem... (*tall de comunicació*) ...que altres àmbits com el del transport públic o com el de la gestió de residus, o com el de la gestió de determinades... (*tall de comunicació*) ...logístiques també necessitaven aquests EPIs.

(*Tall de comunicació.*) ...del *ministerio*, jo voldria insistir en el fet –i sempre ho remarco, i no puc deixar de fer-ho en aquesta compareixença– que la relació ha estat fluida, amb esperit de col·laboració. Hem participat, he participat directament, en dues videoconferències amb el mateix ministre, José Luis Ábalos; totes dues han sigut conferències sectorials de transports; hem parlat d'altres temes també, però, en tot cas, es convocaven sota el paraigua de Conferència Sectorial del Transport. Aquestes videoconferències han sigut el 24 de març i el 4 de maig.

En ambdós casos, més enllà d'escoltar les mesures que s'havien pres –conegudes a través del BOE, altres, doncs, anticipades per altres vies de comunicació–, vam poder insistir en el tema del finançament –abans en feia un apunt. Com es poden imaginar, ara mateix un dels assumptes que més em preocupa, que més ens preocupa. Hem adreçat dues cartes al ministre Ábalos on insistíem en aquest mateix fet: que es faci efectiu el pagament a l'ATM de Barcelona de la partida pressupostada en el pressupost 2019, que ara està en pròrroga; són 109 milions d'euros –109 milions d'euros– absolutament imprescindibles, i el fet de que no hi hagi pressupost en el 2020 i que estiguem en pròrroga de pressupost, doncs, genera una sèrie de mecanismes, eh?, administratius, burocraticoadministratius, que l'any passat es van resoldre amb un decret llei de manera extraordinària a final d'any, bé, amb una carta adreçada al ministre Ábalos. Vam dir: «Escolti, això que s'avanci.» Evidentment, sabem ja com ho vam haver de gestionar l'any passat, un tema, eh?, el pagament de la partida pressupostada, 109 milions d'euros.

Però també hem demanat –jo mateix, en aquestes dues ocasions– per carta, i ho va fer el president aquest diumenge a la conferència de presidents amb el *presidente* Sánchez, la constitució d'una partida de despesa extraordinària, del que hem anomenat –és un llenguatge que utilitza el mateix ministre Ábalos i el faig meu– un «fons finalista i específic» –fons finalista i específic– per fer front a les pèrdues d'ingressos i als nous costos derivats de l'estat d'alarma. Per tant, a tot lo que és el dèficit de les operadores per a la continuïtat en la prestació del servei en les condicions d'alarma. Una xifra: només per les primeres sis setmanes d'alarma, aquest dèficit era de... (*tall de comunicació*) ...107 milions d'euros.

Tant en les cartes com en les converses telefòniques que he pogut tenir amb el ministeri i el seu equip hem insistit en la necessitat d'incrementar el pressupost per a transport públic en un moment –ho dèiem abans– en què és imprescindible garantir-ne l'oferta en condicions i quan ja sabem que els costos per al manteniment d'aquesta oferta, doncs, s'incrementaran.

Fa setmanes –ara ja són mesos– que parlem d'emergència sanitària. Aquests dies també ha sorgit l'emergència en educació, amb els canvis que hi haurà d'haver a les escoles, però nosaltres fa mesos, per no dir anys, que alertem del canvi climàtic i de l'emergència climàtica. Aquesta emergència climàtica necessita aliats, i un d'aquests aliats, m'atreveixo a dir fins i tot un dels antidòts contra l'emergència climàtica, és precisament el transport públic. Ens cal que el transport públic funcioni com toca, amb l'oferta que correspongui en funció del moment, amb les mesures de seguretat que s'estableixin en els plans de desconfinament en funció de les fases i de les regions sanitàries. També necessitem un transport públic amb els comptes sanejats.

I en aquesta Comissió de Territori fa anys que en parlem i ens referim a la històrica infradotació que s'ha produït. I, per aquesta raó, estem en condicions de dir-los que la situació és greu. Cal prendre decisions econòmiques urgents. Els ho vam dir a la darrera compareixença, quan la factura ja superava els 200 milions d'euros, però ara la xifra és superior. Les nostres estimacions actuals, com va comentar el president a la conferència de diumenge, les estimacions actuals de dèficit que hem fet, des de l'ATM, des de la direcció general, ens podrien dur als 500 milions d'euros, a 31 de desembre –500 milions d'euros a 31 de desembre–, si es mantenen o varien molt poc els condicionants d'ocupació que tenim establerts, eh? Estem referint-nos, i ho vull remarcar de nou, a l'ATM de Barcelona i a la resta de Catalunya, totes sumades. Però és una xifra important, impressionant, greu, que m'atreveixo a dir que pràcticament és la xifra, doncs, més important després de la mateixa factura sanitària.

El ministre Ábalos n'és conscient –n'he parlat amb ell i ho hem comentat a les conferències–, però ens adreça a la ministra d'Hisenda; són massa diners per ser considerats només des de l'òptica del Ministeri de Transports. I, bé, l'última vegada que vam parlar no havíem actualitzat aquesta xifra. Ara ja l'hem posada sobre la taula de forma directa, però des de la *conferència de presidents*.

Però sí, senyores diputades, senyors diputats, crec que ens cal, i em permeto reclamar, un consens de tots plegats per pagar la factura del transport públic. Ens cal poder mantenir l'oferta convenient a cada moment, una oferta, evidentment, en condicions de seguretat, amb la distància social, distància sanitària marcada, amb la neteja de les instal·lacions que pertoqui. Tot això també és la confiança que necessiten els usuaris del transport públic i, per tant, poder disposar d'una mobilitat més sostenible.

Fa pocs dies ha arrencat una campanya de conscienciació de l'ATM, de la mateixa ATM, parlada amb els operadors, que diu –és aquesta imatge d'una persona amb mascareta, eh?, que, per cert, són treballadors de l'ATM–, diu: «El camí continua però el viatge el farem diferent. Protegeix-te, respecta la distància de seguretat, segueix les recomanacions.» Això també és cert, generar o intentar generar confiança. «El camí continua però el viatge el farem diferent.» De totes maneres, això, aquest voler seguir fent camí, voler seguir creixent en transport públic com havíem fet en els darrers temps, només d'aquesta manera podrem fer front a l'emergència climàtica, impulsar una agenda verda de Catalunya, on la descarbonització de la mobilitat és indispensable. Per això també fa falta, doncs, garantir aquest pagament de la factura, aquest finançament del transport públic.

Els darrers anys, el transport públic ha presentat xifres espectaculars, ha batut rècords de passatgers. Recordin que vam ultrapassar els 1.000 milions de viatges l'any 2019, 1.045.000. El sistema ha demostrat la capacitat de donar una oferta de mobilitat sostenible i ambientalment eficient. Els darrers set anys s'han portat –per exemple, eh?, que no pensem només en transport ferroviari– més de 98 milions de persones a la xarxa de busos exprés; l'any 2019 van ser gairebé 22 milions, la qual cosa va suposar una reducció important de més de disset mil tones de CO₂ equivalent.

Per tant, aquest és un repte que vol continuïtat –que vol continuïtat– i que necessita pressupost. Aquests 500 milions estimats a 31 de desembre són coneguts per

les autoritats de l'Estat. Els vull posar en context que el dèficit del transport públic a Londres és de 4.000 milions de lliures. El Govern de Boris Johnson ja s'ha compromès a dotar-ne 1.600 milions. Ho passen i tenim xifres similars en altres àrees metropolitanes d'Europa, els països als quals volem assemblar-nos, evidentment. De fet, la UITP, la Unió Internacional del Transport Públic, que saben que la presideix un català, el director de Ferrocarrils, el senyor Pere Calvet, ha estimat el dèficit del transport públic per tot Europa en –atenció– 40.000 milions d'euros; aquestes són estimacions de la UITP. Són xifres enormes, en som conscients, però cal prendre decisions, i creiem que tots i totes coincidim en el fet que és absolutament prioritari, perquè hi va lligada l'agenda verda, la sostenibilitat de la mobilitat.

La represa de l'economia ens necessitarà com a departament; com saben, Territori i Sostenibilitat forma part dels departaments que constitueixen la Comissió per a la Reactivació Econòmica i la Protecció Social que ha aprovat i formalitzat el Govern de la Generalitat. Al seu torn, aquesta comissió compta amb un comitè tècnic on hi ha diversos grups de treball, no masses, focalitzats en uns quants grups de treball. Però un d'ells, a petició del Departament de Territori i Sostenibilitat, és precisament el de l'agenda verda, que portem, també, evidentment, aquest grup de treball el coordinem, des del Departament de Territori i Sostenibilitat. Aquesta agenda verda ha de ser una autèntica aliada de la recuperació econòmica, ha d'orientar-la, la recuperació econòmica, i al mateix temps ha de ser –ho dèiem abans– antídoto contra l'emergència climàtica. Ha de portar també una prioritització de l'obra pública, i escollir aquelles que aportin més valor públic: seguretat, reducció de l'accidentalitat, congestió, transport públic, país viu, país actiu. Confiança, en definitiva; la confiança es basa en els fets, no en les paraules, per tant, projectes, bona gestió i finançament.

I, parlant de projectes, estem pensant, evidentment, en donar continuïtat als grans projectes que tots tenim al cap, en el transport ferroviari –línia 9, línia 8, connexió dels sistemes tramviaris del Besòs i el Llobregat per la Diagonal–, però també altres projectes, de vegades més senzills d'implementar, però que li donen molta funcionalitat, al transport públic. Per exemple, els carrils bus. Fa anys que en parlem, eh?, però els vull concretar avui en aquesta compareixença un projecte que implementarem en fases: un nou carril bus a la C-31, la C-31 nord, a Badalona, o –després en parlaré també– culminar el carril bus de la B-23, a la Diagonal, que està en la recta final per signar l'acord amb el *ministerio*, però ara m'hi referiré.

M'explico una mica més pel que fa al carril bus de la C-31 nord, el de Badalona, una via congestionada per a la que es va redactar un projecte –en el seu dia–, es va redactar un projecte de quart carril excessivament car. La C-31 a Badalona, en el sentit Barcelona, en situació de normalitat pre-Covid, presenta retencions que fan que el transport públic per carretera perdi fiabilitat a l'hora punta del matí. La intensitat horària punta del matí és de 5.600 vehicles a l'hora d'entrada a la ciutat de Barcelona, que provoca retencions. El sentit sortida no presenta problemes de congestió; la mobilitat del corredor del Maresme és més asimètrica, és molt asimètrica; la punta en direcció del Maresme és a la tarda, i a més és més dilatada, sense la mateixa intensitat, ve laminada per la mateixa, també, estructura urbana de les ciutats al voltant de la C-31.

Fer un carril bus-VAO a la C-31 a Badalona, a la calçada sentit entrada a Barcelona permetrà millorar la fiabilitat i reduir la durada dels serveis interurbans. Actualment, la C-31 ja té un carril bus entre el riu Besòs i la plaça de les Glòries, només, hi insisteixo, en la calçada de sentit d'entrada a la ciutat. Aquest carril bus es va generar amb la remodelació de la calçada, amb les obres... (*tall de comunicació*) ...a la mateixa Gran Via, al pas del tramvia. Hi vaig participar com a cap de gabinet del conseller Pere Macias en el seu moment. La solució va ser, fonamentalment, reduir la velocitat de circulació, la reducció de vorals i ampliar els carrils.

El projecte de carril bus de la C-31 que es va redactar l'any 2011 incorporava un carril bus ampliant la calçada, sense impacte sobre els tres carrils de vehicle privat, però amb un cost molt significatiu: 32 milions d'euros. Aquesta no és una obra que es pugui dur a terme a curt termini. El projecte constructiu era una solució completa, que donava continuïtat al carril bus existent fins a Montgat, sense reduir l'espai de carrils actuals, ampliant la calçada per incorporar el carril bus amb un quart carril a partir de la mitjana, llavors se'n generava un de nou. Incorporava, també, un viaducte sobre el riu Besòs, es remodelaven barreres, es feien reforços estructurals a les estructures de voladís...

El que plantegem ara és més possibilista i més immediat, i és fruit la bona feina dels tècnics del Departament de Territori. Què els plantegem? Una fase zero d'actuació immediata en un carril bus-VAO d'entrada. La reducció de mobilitat que podem tenir pel teletreball i per l'aplanament de puntes pot permetre transformar un dels carrils d'entrada en un carril bus-VAO amb un cost petitíssim. Els hi deia: de manera quasi immediata transformar un dels carrils d'entrada a carril bus-VAO, reduint a dos els carrils destinats al vehicle privat sense restriccions. Això significaria que pels dos carrils destinats al trànsit privat, no bus-VAO, poden arribar a circular sense generar un grau de congestió més elevat que l'actual a l'entorn de quatre mil vehicles en hora punta. Si recorden les xifres que els dèiem abans, creiem que és perfectament sostenible.

Aquesta actuació requereix l'impuls de dos contractes menors, un de pintura horitzontal i un de senyalització vertical, que requeriran entre tres i quatre setmanes, i podem donar com a data d'entrada en servei finals de juny, primers de juliol, per tant, carril bus-VAO d'entrada a la C-31 nord. Una combinació de reducció de trànsit fruit d'una certa implantació del teletreball, flexibilització horària que aplaní les hores punta i la zona de baixes emissions poden significar una reducció fins i tot superior a aquest 20 per cent, que creiem que és l'òptim perquè tot això flueixi correctament, i això fa viable aquesta implementació de carril bus-VAO a curt termini, mitjançant pintura horitzontal i senyalització vertical.

A partir d'aquesta fase zero d'implantació immediata, una fase 1: construir un quart carril exclusiu bus d'entrada a Barcelona, en aquest cas ja és un carril exclusiu bus, mitjançant el reforç de l'estructura existent. I això té un cost estimat d'uns 5 milions d'euros. I una fase 2 per donar continuïtat al carril bus a Badalona, amb l'existent fins a Glòries. Per donar aquesta continuïtat, caldrà executar un nou viaducte al Besòs, i això ja té un cost més important, té un cost d'uns 15 milions d'euros. Estem impulsant la redacció d'un projecte constructiu que consideri aquestes dues fases: fase 1, 5 milions, carril bus exclusiu, quart carril i el viaducte sobre el Besòs per donar continuïtat a aquest carril.

S'està preparant, per tant, l'impuls de la redacció d'un projecte constructiu que consideri la fase 1 i 2 –la fase zero ja hem comentat que són dos menors– i que permeti després generar dos projectes, un per a cadascuna de les fases, la 1 i la 2, licitar-los per separat, potser simultàniament, segons convingui i segons les disponibilitats pressupostàries que tinguem en aquell moment. Ja he dit i repetit que nosaltres volem donar continuïtat a totes les obres que reforcin el transport públic; forma part d'aquesta agenda verda i, per tant, podria arribar, doncs, a plantejar-se una licitació simultània. Sàpiguen que d'això n'han estat informats els ajuntaments més directament afectats, però també que en breu convocaré una reunió amb els ajuntaments de Barcelona, de Sant Adrià, de Santa Coloma, de Badalona, de Montgat i el Consell Comarcal del Maresme, per repassar el projecte i aquest cronograma.

A la C-245, eh? –per tant, estem parlant de l'entrada sud de Barcelona–, ja tenim un projecte en marxa, ja el vam presentar, amb tots els alcaldes metropolitans, de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Cornellà.

I respecte a la B-23 –abans hi feia referència– cal acabar de tancar amb el ministeri. Estem en converses intenses del secretari d'Infraestructures, senyor Gavín,

amb el secretari d'Infraestructures i Transport del ministeri, i jo mateix, també amb el secretari d'Estat, senyor Pedro Saura; cal acabar de tancar el contingut del document que hem de firmar –és un conveni–, en el que s'especifica la cessió de la B-23 cap a la Generalitat, acompanyada d'una dotació econòmica –d'uns, si no ho recordo malament, 12 milions d'euros– per fer l'actuació que cal i dotar d'aquest carril bus a l'entrada per la Diagonal.

I hem d'acabar, doncs, d'aclarir les condicions de manteniment, eh?, que amb un conveni inicial es plantejaven més llargues de lo que la legislació permet –ara en convenis només es permeten quatre anys–, i, per tant, estem reajustant el contingut d'aquest document, però m'atreveixo a dir que la signatura és imminent. Per tant, ja ho veuen: per confiança, projectes. Carrils bus formen part d'aquests projectes, a banda dels grans projectes d'infraestructura ferroviària que estava parlant, i, per tant, aquests carrils bus C-31 nord, C-245 en marxa, B- 23, doncs, ajudaran a que el transport públic jugui aquest rol en favor de la reactivació econòmica orientada a l'agenda verda que necessita el país, m'atreveixo a dir que necessita el planeta.

A Catalunya estem en fase 1 i en fase 2, depenent del territori. La setmana vinent encara es produiran més canvis. La realitat de Barcelona i l'àrea metropolitana és una, a la resta del país una altra de ben diferent. Però hi ha una cosa en comú, i és que el transport públic és absolutament indispensable per garantir el futur dels nostres fills i de les nostres filles. Ens cal un compromís personal i col·lectiu. En aquest compromís col·lectiu també hi ha les empreses.

Per aquesta raó, també volem aprofitar aquesta compareixença –seria, segurament, el segon anunci que els vull fer en aquesta compareixença–, volem aprofitar-la per anunciar un pla de mobilitat corresponsable de les empreses, que està ja elaborant l'ATM de Barcelona, un pla de mobilitat corresponsable de les empreses. Aquest pla corresponsable pretén, en primer lloc, disposar d'una eina que faciliti a les empreses una autodiagnosi de la seva mobilitat, un instrument molt precís per autodiagnosticar la mobilitat dels seus treballadors i de les seves treballadores. I, a partir d'aquí, els suggereixi les actuacions bàsiques de mobilitat a implementar, els faci un conjunt de recomanacions. Al mateix temps, aquesta informació es pot bolcar a una base de dades que també ajudarà l'ATM, evidentment, en la presa de decisions d'altres accions: nous itineraris pedalables, transport discrecional compartit, impuls del cotxe compartit. Per tant, és un *win-win*. L'empresa fa l'autodiagnosi i se li fan una sèrie de recomanacions, però aquesta informació ens ajuda a definir millor la xarxa de transport públic en sentit ampli, xarxa de mobilitat en sentit ampli.

I el segon gran objectiu d'aquest pla corresponsable de les empreses: establir la necessitat que com a mínim determinades empreses, sens dubte les de majors dimensions, les que tenen més treballadors i treballadores, hagin de comprometre's a implementar totes o bona part de les mesures suggerides, per aquesta eina d'autodiagnosi a través d'una carta de compromís o similar. Tot plegat serviria perquè les empreses establissin més i millors polítiques de teletreball, de flexibilitat horària, transport d'empresa, o per fomentar la mobilitat no motoritzada.

La demanda en el transport públic creix setmana rere setmana; hem estat en demandes, en segons quin moment de la gestió de l'estat d'emergència, d'alarma, doncs, que ratllaven el 5 per cent, per tant, amb caigudes de la demanda del 95 per cent, que són xifres impressionants. Però des del 14 d'abril la pujada del nombre d'usuaris és constant i sostinguda. Ara ja estem en demandes de mitjana del 20 per cent, eh?, algun bitllet de transport suma o augmenta aquest 20 per cent amb algun altre encara a la ratlla. Però, en tot cas, pujada constant i sostinguda.

Volem seguir-ho fent bé, perquè la nova normalitat de la qual tant parlem ha canviat també la manera de moure'ns, ha generat canvis d'hàbits, i sens dubte en generarà encara més. Com a Administració pública, diputades, diputats, estem obligats a garantir la mateixa fiabilitat i seguretat que existia al nostre robust sistema, hem de generar la mateixa confiança de cara als usuaris. I això, tan fàcil de dir, de vegades

tan difícil de fer, també necessita recursos. Cal que puguem, com diu la campanya de l'ATM, continuar el camí; farem un viatge diferent, però el volem fer en transport públic sense cap mena de dubte.

Presidenta, per aquesta primera intervenció, jo ho deixaria aquí.

La presidenta

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de la presidenta.) Conseller? Perdoneu, eh?, però continuo tenint algun problema, en aquest cas jo, de transmissió. Ja està? *(Pausa.)* Si el conseller ha acabat, seria, doncs, el torn dels grups parlamentaris, i tindria la paraula, en primer lloc, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, la senyora Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

¿Se me oye bien? ¿Se me oye?

La presidenta

La sentim, la sentim, diputada.

Marina Bravo Sobrino

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de l'oradora.)

Gracias, presidenta, *conseller*. Bueno, en primer lugar, por supuesto, unirme al recuerdo de las víctimas de esta epidemia y dar nuestro apoyo a todos los que todavía hoy, pues, siguen sufriendo sus consecuencias. Dar las gracias también a todos los servidores públicos y a todos los trabajadores que han estado al pie del cañón durante todo este tiempo, prestándonos, pues, los servicios para que quienes podíamos quedarnos en casa pudiéramos seguir teniendo de todo. También, por supuesto, a los trabajadores del transporte público, que han permitido también garantizar la movilidad de todos aquellos que estaban trabajando en los servicios esenciales.

Bien, agradecer al *conseller* esta comparecencia y explicarnos en esta época de confinamiento hoy en estos momentos en los que nuestra forma de vida está cambiando tanto, pues, agradecerle pues que comparezca aquí para explicarnos todas las actuaciones que se están haciendo desde el departamento, que, obviamente, pues son numerosas. Yo creo que en un tema como el que hoy tratamos aquí, en la relevancia del transporte público, en la movilidad de Cataluña, es uno de los temas en los que seguramente vamos a poder encontrar más consenso y en los que vamos a poder trabajar más conjuntamente todos los grupos que aquí estamos representados, como se ha podido comprobar, siempre que ha habido iniciativas en relación con este tema en comisión. Yo creo que es un área en la que todos podemos colaborar y, desde luego, desde nuestro grupo pues ofrecemos nuestra colaboración en la defensa de la necesidad de defender este transporte público en la movilidad futura que tenemos por delante, ¿no?

Los retos son grandes –los retos son grandes– porque en la balanza tenemos, pues, esa parte sanitaria que nos obliga a un distanciamiento y nos obliga a no concentrar grandes números de personas, y eso va justo contra la otra parte de la balanza, que es la sostenibilidad y que muy a menudo se basa, precisamente, en que ese transporte público sea masivo, pueda transportar a un gran número de personas en cada uno de los viajes, ¿no? Es un reto importante en el que desde luego van a ser necesarios muchos cambios, y en el que la sostenibilidad del sistema va a estar viéndose amenazada permanentemente.

Yo creo que –y una de las primeras preguntas– gran parte de los retos que tenemos por delante, la solución, aparte de lo que se tenga que hacer en el propio departamento, va estar muy ligada a cambios que se hagan en otros ámbitos, por ejemplo, para la laminación de los horarios de entrada al trabajo, pues, los incentivos o el intentar impulsar el teletrabajo todavía allí donde sea posible mantenerlo, más allá de esta época del estado de alarma, ¿no? Yo le quería preguntar si se está trabajando

junto al resto de los departamentos en estas áreas, y si se están teniendo en cuenta precisamente esas particularidades del sistema de transporte, aquellos trayectos o aquellas rutas que son las que están más saturadas a la hora de potenciar precisamente en aquellos trayectos, pues, esa laminación, quizá, obviamente, en el Área Metropolitana de Barcelona va a ser uno de los grandes focos, pero también en algunas zonas... (*tall de comunicació*) ...o en otros núcleos que reciben ahora mismo un gran número de viajeros y muy concentrados en el transporte público. Preguntarle si se está haciendo el trabajo con otros departamentos y cuáles son los avances.

También preguntarle muy brevemente, porque ya ha explicado los temas principales, algunas medidas, por saber si se van a tomar... (*tall de comunicació*) ...algunas medidas como tienen en otros sitios, por ejemplo, respecto al distanciamiento en el metro, en Ferrocarrils, si se va a llevar a cabo alguna medida de recuento de aforos, si se está pensando en limitar el acceso... (*tall de comunicació*) ...de estos recuentos; si se está tomando alguna medida de este tipo, si se está avanzando, si se ha contemplado o si se ha descartado, y saber si hay algún criterio de..., o si se está haciendo algún avance de este tipo.

Y, también, en relación... Bueno, algunas de las preguntas ya las había respondido. Teníamos preguntas en cuanto a los trabajadores, en las áreas más críticas. Ya ha respondido que hay planes de contingencia.

Alguna pregunta también en relación con reducir los contactos. No sé si reducir el contacto, por ejemplo, en las tarjetas de metro, en las tarjetas de bus, si se ha hecho algún planteamiento, en las puertas de entrada, en las puertas de salida, si se están tomando medidas en esta línea.

Y luego también quería preguntar si, más allá del transporte público colectivo, se están analizando medidas también con otros modos de transporte, como los taxis o las VTCs para intentar evitar la entrada de mucho vehículo privado, como parece que se escucha, ¿no? Porque hay un riesgo que creo que es muy importante evitar de que haya traspaso de viajeros del transporte público colectivo al vehículo privado precisamente para evitar estas aglomeraciones o para evitar el contacto cercano que sin duda se produce en el transporte público, y que hay un riesgo muy evidente de que parte de esos viajeros se pierdan hacia el transporte privado. ¿Qué medidas están tomando para intentar evitarlo?

Eso sería todo. Gracias.

La presidenta

Gràcies, diputada. Seria el torn ara del diputat Jordi Terrades, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar.

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, presidenta. Bon dia a totes i a tots, i en especial al conseller. El nostre grup parlamentari va sol·licitar la seva compareixença perquè considerem que el transport públic és vital. Deia el conseller, ho diu l'anunci: «El camí continua.» Fa poques setmanes, no en aquest format sinó un format presencial, teníem un debat, quan el mateix conseller presentava en la comissió el pressupost del seu departament, els pressupostos que finalment s'han aprovat ara fa, en tot cas, un parell de setmanes, no?, en el Parlament de Catalunya, i parlàvem del paper que el transport públic havia de jugar i ha de jugar al nostre país. Li deia llavors –ho segueixo pensant en aquests moments– que el transport públic és essencial en la lluita contra les emissions de CO₂, un dels causants de l'efecte hivernacle. Perquè ara hem patit el coronavirus, no?, hem de fer front a les seves conseqüències. De fet, vull dir des d'aquí, en nom..., de fet, cada vegada que hi ha hagut oportunitat un escalf a totes les persones que han patit aquesta malaltia, i sobretot a aquelles persones i famílies que han perdut algun ésser estimat, no?

Però tenim un altre efecte, que el teníem i el seguim tenint aquí, que és el canvi climàtic i les seves conseqüències. I el transport en general era un dels causants

importants de les emissions d'efecte hivernacle i, per tant, una de les solucions a la disminució d'aquestes emissions passava pel transport públic.

Ara haurem de fer front a aquests dos grans temes que tenim a sobre de la taula i que haurem de gestionar els responsables polítics, en primera instància els governs, que són els que tenen responsabilitats i els partits que en aquests moments estem a l'oposició, doncs, «apretant», no?, o dient-li al Govern algunes de les coses que ens sembla que s'haurien de fer. Ja llavors era, ho segueix sent..., als entorns metropolitans que tenim a Catalunya, sobretot a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, un dels grans debats és la qualitat de l'aire.

Hem observat aquests dies de confinament que les partícules i els òxids de nitrogen, produïts en bona part per la mobilitat obligada, han disminuït, bé, van disminuir dràsticament. També estem observant que en la mesura que s'està recuperant l'activitat econòmica alguna de les estacions comencen ja també a produir aquests repunts a l'alça. Estem desescalant; hem de recuperar, com no pot ser d'altra manera, l'activitat econòmica, i en aquesta recuperació i en aquesta desescalada hi ha de jugar, des del nostre punt de vista, un paper important el transport públic. És vital, l'hi deia abans a l'inici de de la meva intervenció.

Li vull manifestar, en nom del Grup Parlamentari Socialista i Units per Avançar, la nostra preocupació per una possible estigmatització del transport públic com a conseqüència d'aquesta pandèmia, perquè cal tornar a recuperar la confiança dels usuaris ens els modes de transport col·lectiu. Perquè si hi hagués un ús massiu de transport privat les conseqüències serien molt negatives, des del nostre punt de vista, en termes de col·lapse viari, en termes d'emissions i en termes, també, de salut, però també en termes de sostenibilitat econòmica del transport públic. Vostè parlava d'unes xifres que jo també m'hi referiré al final de la meva intervenció.

I, per tant, des del nostre punt de vista, cal impulsar un pla per tornar a prestigiar el transport públic, oferir garanties de transport segur i necessari, dissenyar també plans per reduir la mobilitat prescindible. I algunes de les mesures que s'acabin adoptant mesurar-les adequadament, no sigui que ajudin a col·lapsar encara més el transport de tota mena en el conjunt de les nostres viles i ciutats.

Nosaltres creiem que el Govern... I comencem algunes preguntes que li volíem formular: com pensa assegurar el Govern una adequada oferta de transport públic que eviti aglomeracions per recuperar aquesta confiança? Com tenen previst assegurar un repartiment eficient de la demanda? Com assegurem als usuaris aquesta necessària seguretat sanitària en el transport públic? És cert, els usuaris també tenim la nostra responsabilitat a l'hora d'utilitzar els modes de transport i, per tant, les recomanacions que ens fan les autoritats sanitàries de fer servir les mascaretes, de rentar-nos les mans també ho hem de aplicar. És un tema dual, no?, entre l'Administració i els usuaris.

Com pensa el Govern que s'ha d'augmentar la velocitat comercial, sobretot dels busos? Satisfà que hagi fet aquest anunci del bus-VAO de la C-31. Jo l'hi volia dir, no fa falta fer... De les vies d'alta capacitat d'entrada a la ciutat de Barcelona o l'entorn metropolità hi han alguns d'aquests carrils que només amb pintura, senyalització, solucionem aquesta qüestió. Serà una de les mesures per augmentar aquesta velocitat comercial.

Creiem que el Govern –i ens agradaria aquí un compromís més explícit per part seva– ha de recuperar inversions. Per nosaltres és essencial que segueixi el calendari de la línia 9, el tram central de la línia 9 del metro, i sobretot de la T-Mobilitat, eh? Es van comprometre que entrés en funcionament en el proper exercici pressupostari, el 2021; que aquest compromís es mantingui.

Creiem que és essencial també ser capaços d'augmentar la capacitat de les rodalies ferroviàries i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Sé que en aquests moments Adif ha iniciat una sèrie d'obres que afecten el Corredor Mediterrani i la instal·lació de vies a la Sagrera que poden dificultar les properes setmanes alguna

mobilitat, però bé, es tracta d'augmentar la capacitat de les rodalies ferroviàries; unir els tramvies a Barcelona, eh?

Creiem que cal iniciar aquest pla de reconstrucció del que vostè parlava a l'inici. Ens parlava de la necessitat de recursos a fons perdut, que el Govern de l'Estat doti els diversos sistemes de transport en el conjunt dels entorns metropolitans –també el nostre, eh?, el sistema públic de transport a Catalunya. Vostè l'avaluava al voltant d'aquests 500 milions d'euros. El meu grup parlamentari, per les responsabilitats que té aquí, però per les responsabilitats que també té en el Govern de l'Estat es compromet a fer costat al Govern de la Generalitat de manera lleial. A vegades hem trobat a faltar aquesta lleialtat aquestes setmanes per part del Govern de la Generalitat respecte al Govern de l'Estat. Però bé, nosaltres treballarem en el sentit de disposar dels màxims recursos a fons perdut per reflotar o per finançar el transport públic a Catalunya.

Ara, també li demanem o li posem deures a vostè. Des del meu grup parlamentari creiem que en aquest pla de reconstrucció, que haurem d'implantar moltes mesures, un dels eixos principals, conjuntament amb sanitat i educació, és, per no repetir-ho, el transport públic. És vital, per tant, plantejo: quan vostè ens deia «no, parlo amb el ministre Ábalos i em diu “s'ha de parlar amb la ministra d'Hisenda”», perquè s'escapa una mica pel volum de les xifres que vostè em parlava. Però vostè també em diu: «No, parli amb el senyor Aragonès», eh? No, però com que vostè està en la comissió de reconstrucció, aquesta comissió interdepartamental que el Govern de Catalunya ha creat, jo li plantejo el tema: com pensen vostès reestructurar els pressupostos recentment aprovats el 2020, si la sanitat ha hagut de disposar de 1.800 milions més d'euros, la factura de la Covid, i vostè ens està parlant d'aquests 500 que probablement li costi al sistema de transport públic de Catalunya; com pensa reestructurar el Govern de la Generalitat per disposar també de més recursos dels seus propis en el conjunt del sistema.

I, finalment, ara que ja tenen aprovats els pressupostos del 2020, i tenint en compte que els operadors, el conjunt d'operadors del sistema de transport públic de Catalunya també comencen a tenir problemes de tresoreria, com pensen vostès o quan pensen vostès, des del Govern de la Generalitat, adequar els preus que estan aplicant als operadors, i de compensació de viatges als operadors públics? Perquè que a nosaltres ens consti encara s'estan pagant a preus de l'any 2017, eh? Per tant, seria qüestió també de que vostès adequessin aquests preus atès que tenen aprovats aquests preus atès que ja tenen aprovats els pressupostos del 2020.

Finalment, des del meu grup parlamentari manifestem el suport a totes aquelles mesures que vagin en la línia de donar confiança a les usuàries i als usuaris del transport públic per tornar a tenir en el més breu temps possible els nivells d'utilització del conjunt de modes de transport, sabent que serà difícil recuperar o arribar al cent per cent en poques setmanes, però ser capaços de tornar a recuperar aquesta utilització tan important que teníem del transport públic al nostre país.

Gràcies, presidenta.

La presidenta

Gràcies, diputat. Seria el torn ara del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem. El diputat Cid m'ha dit que es repartirien el temps; si pot ser, vostès mateixos i així podem fer el trànsit ràpid; si no, ho faré jo. Té la paraula el diputat David Cid. Entenc que és la primera persona que intervé.

David Cid Colomer

Sí; moltes gràcies, presidenta. Òbviament, nosaltres centrarem la nostra intervenció en els temes vinculats a la mobilitat, però el mateix conseller feia referència a l'agenda verda, i també apuntarem alguns altres temes que, ja que el conseller és aquí i que a més és un departament tan ampli tenen també a veure amb la gestió de la crisi sanitària, però també amb l'emergència econòmica que suposa la Covid, i no

voldríem tampoc desaprofitar l'ocasió de poder-ne parlar en aquesta comissió, tot i que, òbviament, parlarem dels temes de mobilitat.

Com apuntava el conseller, tenim en aquests moments una contradicció, que és la necessitat, lògicament, de mantenir la prudència i en aquest cas evitar que es puguin produir nous contagis, i a la vegada garantir la mobilitat, i especialment en un context d'emergència climàtica, garantir la mobilitat en transport públic. Per tant, crec és fonamental el que es deia també en la compareixença, generar confiança, i, per tant, que es puguin prendre les mesures necessàries per tal que el transport públic pugui desenvolupar la seva funció de manera segura, i a la vegada que generi la confiança en el conjunt de ciutadans i ciutadanes perquè no abandonin aquest ús del transport públic i es passin al vehicle privat en un context d'emergència climàtica, que no ha desaparegut i que, per tant, també no pot suposar que una de les conseqüències de la crisi sanitària sigui el repunt d'aquestes emissions, en aquest cas, d'efecte hivernacle.

Nosaltres aquí sí que hi ha alguns temes que creiem que són fonamentals, que és..., per exemple, es parlava ara, no?, de la comissió de reconstrucció i també de la repriorització dels pressupostos. Jo crec que, en aquest sentit, si precisament no volem que la conseqüència sigui la que estaven plantejant ara, no?, d'aquest repunt de les emissions de CO₂, crec que ha d'haver-hi una repriorització dels recursos del mateix departament. És a dir, probablement per nosaltres en aquest moments no té massa sentit l'aposta per determinades infraestructures viàries, o en aquest cas per projectes que té el mateix departament, que crec que faria bé d'abandonar, i en tot cas de reprioritzar, més enllà de qüestions que tenen a veure amb seguretat viària o en aquest cas avançament propi de manteniment de les vies, en aquest cas viàries, crec que tots els recursos precisament haurien d'anar a la gestió del transport públic per aquesta situació de dificultat que genera la situació d'emergència sanitària, i que el mateix departament situa.

I també crec que, evidentment, hem de demanar més recursos a l'Estat, i nosaltres en això, doncs, evidentment, hi serem i hi acompanyarem, com estem fent, per exemple, amb aquests fons de 16.000 milions d'euros a fons perdut per al conjunt de comunitats autònomes, que la Generalitat òbviament serà de les comunitats que més recursos rebran, però també crec que hi ha d'haver una repriorització per part, en aquest cas, del mateix departament.

He trobat a faltar dues coses que m'agradaria preguntar-li. La primera és la T-Mobilitat. No n'ha parlat. En principi, durant aquest any 2020, havia d'arrencar en aquest cas aquest projecte, essencialment a l'Àrea Metropolitana de Barcelona; crec que també per la gestió del transport públic, i fins i tot en aquest cas per qüestions de reduir el contacte en els treballadors i treballadores és important, i com a part de la T-Mobilitat, ens agradaria conèixer, en aquest cas, bé, què pensa fer el departament, si és possible començar-la a implementar, o no, eh? Per tant, crec que també hauria de parlar d'això.

També sobre la mobilitat he trobat a faltar que no ha parlat en cap cas de la bicicleta, no?, i crec que la gestió de la mobilitat essencialment, en distàncies relativament curtes, i penso especialment en les àrees metropolitanes, no només a l'àrea metropolitana de Barcelona, sinó també a l'àrea metropolitana, o la segona àrea metropolitana de Tarragona, crec que hi hauria d'haver una aposta forta per la mobilitat temporal, no?, i, en aquest cas, un vehicle que no contamina i que garanteixen evidentment la seguretat pel que fa al tema de les emissions. I, per tant, aquest crec que és un tema fonamental.

Apunto ràpidament tres temes que tenen a veure amb l'agenda verda però no pròpiament amb mobilitat. La primera és com queda l'anunciada llei «òmnibus» que vostè va plantejar en la darrera comissió, que nosaltres ens preocupava especialment, més veient els precedents que estava tenint el departament, com, per exemple, l'aprovació com a projecte d'interès general de l'Autòdrom de Terramar, és a dir,

prenen decisions que nosaltres no compartim i que estan generant forta oposició en el territori.

I, en segon lloc, també m'agradaria saber què està passant al Govern, si vostè té el suport del seu soci. Ho dic perquè hi han algunes situacions que ens estan sorprenent. Què està passant amb l'Agència de la Natura i la posició que té Esquerra Republicana al respecte. Ens sorprèn que estan posant pals a les rodes d'un projecte que en teoria hauria de servir per gestionar patrimoni natural, per tant, si vostè creu que té el suport d'Esquerra Republicana en aquests moments.

I especialment també perquè el seu soci li està demanant la dimissió a través de mocions als ajuntaments. Per tant, en concret el moment en el qual ens trobem la situació en que està sigui de màxim suport i... (*tall de comunicació*) ...doncs, ens sorprenen les batalles que tenen, i, bàsicament, sobretot especialment la nostra preocupació per la situació l'Agència de la Natura, que creiem que és urgent, i no entenem en tot cas la posició que està tenint en aquest cas un dels seus socis de govern.

Li cedeixo la paraula a la meva companya.

La presidenta

Gràcies, diputat. Abans de passar-li la paraula a la diputada Segovia, teníem un debat els diputats enganxat en el sentit que sí que demanarem que totes les intervencions avui estiguin centrades en el que és el motiu de la compareixença, eh? La sol·licitud d'informació que va fer el Grup Socialista era molt clara; el conseller s'ha cenyit exactament a tots els aspectes de mobilitat generats al voltant de la Covid-19, i demanarem que així sigui també en la intervenció i en aquests minuts que té ara també la diputada Segovia.

Diputada, té la paraula.

Susanna Segovia Sánchez

Sí; moltes gràcies. No, crec que realment nosaltres havíem pensat que era un moment que podríem aprofitar per comentar amb el conseller altres temes d'habitatge, que ell sap que són els que... (*tall de comunicació*), però entenent les qüestions que s'han plantejat per part de la presidenta, ens reservarem per a una altra ocasió en què puguem parlar-ne.

La presidenta

Bé; doncs moltes gràcies, diputada. Seria ara el torn, doncs, del Subgrup Parlamentari de la CUP, la senyora Natàlia Sánchez.

Natàlia Sánchez Dipp

Hola, bon dia a tots i a totes. Sí, com una prèvia per aclarir aquesta qüestió. Jo crec que sí que és important acotar-nos a la qüestió per la qual hem estat convocades, així nosaltres ho hem fet, i que si hi havia l'opció de fer-ho de forma àmplia, doncs que s'hagués aclarit al principi. Nosaltres, cap problema amb que es debati de tot, però crec que és important ajustar-ho.

Bé, ja s'ha dit per part de la resta de grups i també per part del conseller que la crisi de la Covid-19 ha suposat un trasbals profund en les nostres vides i ha aguditzat les desigualtats ecosocials entre barris, entre ciutats, entre diferents municipis. Les classes populars més empobrides han estat les més afectades per la pandèmia, i la realitat de paralització de l'activitat socioproductiva i la reducció dràstica de la mobilitat també han comportat una reducció històrica de l'ús del vehicle privat i de la contaminació atmosfèrica, especialment a la ciutat de Barcelona. Per primer cop en molts anys la ciutat de Barcelona no ha superat els nivells anuals de contaminants atmosfèrics permesos per l'Organització Mundial de la Salut, i això vol dir evitar centenars de morts prematures, reduir els ingressos hospitalaris per problemes respiratoris. Per tant, nosaltres entenem que el repte de la mobilitat és com recuperem els carrers i totes les vies de mobilitat aprofitant aquesta situació històrica. Per tant, com avancem, aprofitem aquest moment de crisi sanitària per també repensar el sis-

tema de mobilitat. I ja s'ha dit, també: ens trobarem en una situació en què la desconfiança amb relació a l'ús del transport públic pot potenciar l'ús del vehicle privat, amb les greus conseqüències a nivell ecològic que això té.

Nosaltres considerem que des del seu departament, des del Departament de Territori, caldria liderar una sortida humana, ecològica i comunitària de la crisi del coronavirus, que tingui una mirada de la mobilitat en un sentit global, i, per tant, creiem que cal prioritzar recuperar l'espai públic, potenciar la bici i el bus; i hi insisteixo –el diputat Cid ho ha comentat–, no ha parlat gens de la mobilitat en bici, reforçar el transport públic i connectar el país, i especialment l'àrea metropolitana, amb sistemes de transport públic sostenibles i que no aguditzin la crisi ecològica.

Nosaltres li volem preguntar específicament sobre algunes qüestions relacionades, per exemple, amb el transport públic. Vostè ha parlat d'aquests 500 milions d'euros de dèficit que entenc que són per compensar les pèrdues dels operadors privats que generen benefici per l'oferta del servei de transport públic. Per tant, volem que ens ho especifiqui. Nosaltres no compartim que s'hagi de compensar empreses privades que mantenen els seus beneficis. Per tant, entenc que vostès faran un retorn d'aquest dèficit per a les empreses sense tenir en compte si han fet ERTOS, i, per tant, si s'han beneficiat dels recursos públics per compensar els seus treballadors, o sense diferenciar entre..., tenint en compte els beneficis i els dividendes anuals que es reparteixen. Per tant, ens pot especificar millor què vol dir aquest dèficit i a qui anirà destinat, a quines empreses?

També, nosaltres creiem que el model d'emissions neutre del carboni per al 2050 cada dia és més complicat d'assolir. Nosaltres considerem que també li volem preguntar en quina situació està la qüestió dels pressupostos de carboni i post-Covid-19, quines previsions fa des de la seva conselleria.

I, finalment, entenem que aquesta reconstrucció post-Covid, hi insisteixo, és una oportunitat per reduir l'ús del transport privat, responsable de més del 30 per cent de les emissions de CO₂ i tendir cap a un model de mobilitat col·lectiva, pública i intermodal, que faci les ciutats més segures i respirables, per garantir el dret a la mobilitat arreu del territori. I això creiem que és incompatible amb perpetuar el model de construcció de noves infraestructures com el que vostè potencia i com el que vostè lidera, com la C-32 o la C-58.

I també li volem preguntar, vinculat a la mobilitat si projectes com l'ampliació del port o l'aeroport de Barcelona es mantenen malgrat la situació en la que ens trobem.

Finalment, li volem preguntar també... En l'última compareixença vostè, amb relació a l'impost d'emissions de CO₂ dels vehicles de tracció mecànica, bé, que nosaltres considerem que és un impost sobre el cotxe..., però bé, que ja va quedar modificat i que ara ens va anunciar que estava suspès, en quina situació es troba?

Ha parlat de la necessitat d'un fons finalista, però alhora deixen de recaptar per altres vies que estaven previstes.

Finalment, també li volem preguntar amb relació al transport públic com preveu el seu departament l'anunci de l'arribada de turisme –per tant, a partir del juliol, si no he entès malament– que ha fet el Govern espanyol. Això afecta especialment les ciutats i municipis de la costa, i, concretament la ciutat de Barcelona d'una forma molt important. Com preveu aquesta obertura novament al turisme al nostre país?

I d'aquí després intentarem aprofundir-hi més.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputada. Té ara la paraula, en nom del Subgrup Parlamentari del Partit Popular, el diputat Santi Rodríguez. Endavant, diputat.

Santi Rodríguez i Serra

Moltes gràcies, presidenta. Gràcies, conseller. Hem tingut algunes dificultats per poder seguir el conjunt de la compareixença i també algunes intervencions de com-

panyes de diferents grups parlamentaris. Però, en qualsevol cas, plantejaré quatre qüestions vinculades amb l'objectiu d'aquesta compareixença. Algunes d'elles, evidentment, totes elles, evidentment, vinculades entre si, no?

Transport públic. És evident que a mesura que anem desescalant i vagi avançant el desconfinament, la demanda de transport públic s'anirà incrementant, però amb una variant amb relació a la situació anterior a la crisi, que són precisament aquestes distàncies de seguretat, que són aquestes mesures de seguretat, que són aquestes utilitzacions de les plataformes... I, per tant, en la mesura en què la mobilitat de la ciutadania sigui cada vegada més exigent, tindrem cada vegada més dificultats per garantir l'ocupació dels vehicles, mantenir les distàncies de seguretat, evitar aglomeracions i, per tant, aquest és un aspecte que ens preocupa i que voldríem saber si hi han mesures extraordinàries. De fet, l'horitzó temporal..., segurament, doncs, al juliol tindrem una passa endavant molt important; possiblement no serà la definitiva, tot i que s'obri el turisme tampoc no serà tan intens, no hi hauran moviments escolars o d'universitaris. Segurament la prova de foc la tindrem més al setembre, però també al setembre tindrem oportunitat de veure com evoluciona la situació sanitària. Però sí que ens preocupa que al juliol, que hi pot haver una demanda molt elevada de transport públic, es puguin continuar garantint les mesures de seguretat que s'han aportat des del punt de vista sanitari.

Qüestió relacionada: en la mesura en que la ciutadania pugui percebre una situació de risc en l'ús del transport públic, i com ja ha passat en setmanes anteriors, hi pot haver un increment de l'ús del vehicle privat, i això pot tenir també les seves conseqüències en les vies que tots coneixem, que són les vies que es col·lapsen d'una forma més habitual. De manera que s'hi poden afegir no només els usuaris habituals del transport privat, sinó que a més a més s'hi poden afegir usuaris que deixen momentàniament i per la situació excepcional el transport públic per recórrer al transport privat, no? Per tant, aquí tenim una situació que jo crec que és desconeguda, quina pot ser la reacció i quina pot ser la situació en la que ens podem arribar a trobar.

I a tot això li afegixo un altre efecte a mitjà termini. Costa molt habitar la ciutadania a l'ús del transport públic, i en dos mesos, evidentment, per les circumstàncies, s'ha perdut aquest hàbit. Teniu prevista des de la conselleria, des del departament, una mesura –ja sé que és aviat, eh?, però crec que convé començar-hi a pensar– per tal de reincentivar l'ús del transport públic quan avancem en aquesta normalitat, perquè segur que ara hi hauran moltes persones que havent perdut l'hàbit costarà de tornar-les a reenganxar a l'ús del transport públic.

Una tercera qüestió que volia comentar és en matèria d'inversions, més que de les inversions concretes, des del punt de vista pressupostari. El seu departament ha sigut un dels departaments..., és un departament inversor per naturalesa i, evidentment, ha estat un dels departaments més castigats quant a pressupostos des de la crisi economicofinancera del 2008. Sens dubte, ningú té cap mena de dubte que en aquest moment cal prioritzar els recursos que siguin necessaris davant de l'emergència sanitària i, per tant, el Departament de Salut ha d'obtenir tots els recursos necessaris, però és evident que hi haurà d'haver una reordenació dels pressupostos. Aleshores, la pregunta concreta és: té previst que pateixin les previsions d'inversions del seu departament, no només aquest any, si no ja de cara al futur?

I, per últim, no sé si vostè hi ha fet referència, pels problemes que li deia que tenia de connectivitat, a la T-Mobilitat, quina és la situació? Vam sentir que anunciava un nou ajornament de la posada en funcionament de la T-Mobilitat fruit de la situació en la que estem vivint i, per tant, tornem a allargar l'horitzó de la posada en marxa de la T-Mobilitat, que permet contribuir a millorar la mobilitat en transport públic per part de la... (*Tall de comunicació.*)

Això seria tot.

La presidenta

Gràcies, diputat. Tindria ara la paraula, en nom del Grup Parlamentari Republicà, el diputat Marc Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de l'orador.)

Gràcies, presidenta. En tot cas, agrair al conseller Calvet la compareixença i les explicacions que ens ha fet, i no voldria començar aquesta intervenció sense donar suport a les víctimes d'aquests dies i en tot cas també una abraçada i escalf i coratge per a les famílies que han patit pèrdues... *(tall de comunicació)*, i que en tot cas és un procés que no podem oblidar que no s'ha acabat, eh? I en tot cas que haguem iniciat un procés de desconfinament no vol dir que haguem sortit ja de la pandèmia i, per tant, creiem que aquest element l'hem de tenir sempre present en qualsevol actuació de govern.

Deixi'm, presidenta, trenta segons per contestar algunes afirmacions que ha fet el senyor Cid, no amb la voluntat d'obrir un debat, però sí que s'han fet unes afirmacions prou importants aquí perquè les haguem de desmentir. Els ajuntaments d'Esquerra no estan promovent cap moció demanant la dimissió del senyor Calvet. Per tant, sí que hi ha preocupació a nivell territorial demanant que hi hagi més diàleg en el territori. Hi ha una certa preocupació, i, per tant, el departament ho està fent. Per tant, des d'aquest punt de vista no hi ha cap moció, eh?, que vagin fent córrer els ajuntaments d'Esquerra. I, en tot cas, si li preocupa la salut dels governs de coalició, senyor Cid, preocupi's també, diguem-ne, del seu govern de coalició, que em sembla que també hi ha alguns problemes de relació, i que estaria bé també que s'hi possessin.

En tot cas, seguint el fil de la intervenció que feia el conseller en el seu moment, ens preocupa aquesta situació que veiem encara de que el Govern de l'Estat vagi requerint estats d'alarma; creiem que no es donen les condicions per mantenir l'estat d'alarma, creiem que no es donen les condicions, creiem que és una utilització per part del Govern de l'Estat per mantenir retingudes unes competències que a hores d'ara és evident que no hi ha cap problema que utilitzin; sempre hem demanat que hi hagués coordinació entre governs, això sí. Però no té cap mena de sentit mantenir aquest estat d'alarma que no ens porta enlloc. Creiem que en tot cas es tracta d'un escarni polític en el repartiment competencial, i creiem que aquest hauria de finalitzar.

Voldríem posar èmfasi en el paper, diguem-ne, del Govern de la Generalitat. Insistia jo abans en l'inici de la meva intervenció en el fet de que aquesta pandèmia no s'ha acabat i, per tant, els operadors públics hem de fer un esforç ingent, amb governs, Govern de la Generalitat, consells comarcals, ajuntaments, diputacions, tothom ha de fer un esforç important des de tots els àmbits de governança, però és evident que hi ha d'haver una situació d'autocontrol també del ciutadà, i aquest missatge també l'hem de llançar. És a dir, la principal responsabilitat de transmissió són les persones, i és evident que els operadors públics hem de fer tot el que estigui a les nostres mans, però ha d'haver-hi un autocontrol de les persones també. Que no hem finalitzat cap situació de pandèmia, que encara hi som, eh? Per desgràcia, hem pogut veure en alguns casos, com a Lleida, com hi havia un cert repunt, i creiem que és obligació llançar aquest missatge constantment.

Com deia en la nostra intervenció del 20 d'abril, creiem que aquesta situació, diguem-ne, de la crisi de la pandèmia va molt vinculada a la crisi del canvi climàtic, i que, donada aquesta situació, creiem que és una oportunitat –hi han molts riscos, evidentment–, però també és una oportunitat perquè hem aconseguit uns canvis d'usos, de maneres d'actuar de la ciutadania que creiem que algunes d'elles han generat major consciència sobre la gent, i que han de trobar també tot el suport necessari des de l'Administració perquè vinguin per quedar-se, eh?

Creiem, és a dir, que alguns elements d'utilització del teletreball, aquesta combinació teletreball amb feina presencial, creiem que en algunes tasques o en algunes feines és possible, per tant, creiem que l'hem de potenciar. I, com deia el conseller, creiem també que és l'hora de generar confiança, i segurament la confiança, en un context, diguem-ne, d'una pandèmia que s'escampa de manera molt ràpida on no hi han àmbits de seguretat absoluta, generar confiança, malgrat començar amb una certa activitat normal, segurament ens costarà encara en molts àmbits que hi hagi...

Per tant, que les campanyes tal com es plantegen per part del departament, per part de l'ATM, són correctes; creiem que hem d'anar en aquest sentit, hem de donar el màxim, hem de generar aquesta confiança, perquè és evident que algunes imatges, segurament en l'àmbit públic, diguem-ne, de transports públics congestionats no ajuden gens a la sensació de que no sigui un lloc on es pugui transmetre. Per tant, jo entenc que aquí sí cal un esforç ingent per part del departament en generar aquestes condicions, diguem-ne, aquests recursos, no? Parlava el conseller dels recursos que s'hi hauran d'abocar. Segurament sí, i aquest és un dels elements. Creiem que hem de generar els suficients o hi hem d'abocar els suficients recursos perquè es pugui generar un transport de viatgers amb capacitat, on es puguin garantir les mesures sanitàries, i que ens sembla que des d'aquest punt de vista és molt important.

Vostè apuntava en la seva intervenció que ha començat a haver-hi una repuntada, diguem-ne, de l'ús del transport. Sí que ens agradaria, si té algunes dades d'aquesta generació, o com l'analitzen vostès, si aquest comportament en els municipis o en les zones on ja han entrat en fase 1, si comença a haver-hi aquest repunt de la utilització del transport públic, i que creiem que és interessant i, en tot cas, no sé si disposen d'aquestes dades.

Pel que fa al tema de la col·laboració amb l'Estat, vostè l'apuntava, vostè deia: «Sí, hem tingut bona relació, han estat lleials.» Però creiem, sincerament, és a dir, el senyor Calvet gaudeix de bones formes i, per tant, sempre, diguem-ne, intenta posar... Però creiem que en alguns casos no hi ha hagut una actuació lleial per part del Govern de l'Estat. Entenem que en alguns casos, primer, eh?, pel que..., vostè ho apuntava, aquí ens caldran recursos, han estat reclamats pel Govern de la Generalitat, a través del seu president. Però, en tot cas, volem també aquests compromisos. És a dir, creiem que hi han hagut aquí algunes operacions, com el tema del repartiment de les mascaretes en alguns centres de transport públic que s'han fet, diguem-ne, passant –i perdoneu el to de l'expressió– absolutament del Govern de la Generalitat i de les autoritats locals. I, per tant, hem vist com han aparegut aquí amb una mena de voluntat de «benvingut, *mister Marshall*», repartint mascaretes. Això no entra, diguem-ne, al clima de lleialtat.

Pel que fa al tema de les aportacions, ens preocupa; ens preocupa, diguem-ne, que en el dèficit estructural que ja patíem i la manca d'inversions per part del Govern de l'Estat s'hi sumi en aquests moments que aquest dèficit encara es faci molt gran. I vagi per davant que creiem que sí que s'ha d'incrementar segurament la despesa, segur, s'ha d'incrementar la despesa, en l'àmbit del transport públic i aconseguir aquestes garanties que abans explicàvem, i, per tant, si això vol dir portar majors combois de transport en els diferents àmbits, creiem que cal fer-ho, perquè és la manera de fer funcionar el país. Però que en tot cas també creiem que la responsabilitat de l'Estat, que no hi ha sigut, per exemple en el finançament de l'ATM, com hem pogut veure en els últims anys, creiem que és important que hi sigui, perquè si no arribarem de nou a un sistema, diguem-ne, que acabarà amb el sistema de transport públic quan requereix major importància.

Ens agrada sentir per part del PSC que donarà suport a totes les propostes que vinguin del Govern de Catalunya. Esperem que així sigui, eh? Vull dir que..., i no només de copets a l'esquena... Per desgràcia, el Govern de l'Estat ens té massa acostumats a les pluges de milions de qualsevol signe polític que després es converteixen, diguem-ne, en poca cosa. Per tant, ho agraïm, hi insisteixo. I en tot cas farem

una vegada més confiança, eh?, senyor Terrades, tota la confiança en les seves paraules. I que creiem que el Govern de l'Estat intenti... (*tall de comunicació*), però creiem que ho hem de veure, eh? Diguem-ne, hem tingut masses vegades moltes promeses que no s'han complert i, per tant, des d'aquest punt de vista, sí que ens agradaria que per una vegada complissin i aportessin els recursos.

Pel que fa al seguit de mesures adoptades pel departament per al reforç del transport públic, sí que ens agradaria també si ens pot explicar en algun moment una mica quines són les previsions. Vostè explicava un cert pla de contingència i, per tant, si ens pot concretar algunes de les mesures.

Pel que fa a Ferrocarrils i a Renfe, sabem que hi han dificultats per augmentar també les dotacions i, diguem-ne, les freqüències de... (*tall de comunicació*), però on creiem nosaltres..., i vostè ho explicava, i en tot cas creiem que és una bona eina, creiem que, de manera provisional, segurament on cal reforçar en aquests moments el transport públic és en l'àmbit del transport terrestre. Creiem que els anuncis dels bus-VAO que ha fet són interessants, i creiem que aquest és l'àmbit on cal reforçar-ho. I creiem també que l'experiència dels bus exprés que ja ha funcionat amb força èxit a tot el territori, segurament..., i m'agradaria confirmar que, en tot cas, es preveurà, o es preveu, també, un reforçament en aquest sentit. Creiem, eh?, en tot cas, ens atrevim a apuntar, que potser la reutilització temporal d'algun material mòbil que estigui en desús en aquests moments, però que sigui utilitzable, pot permetre també afavorir, diguem-ne, aquest reforç del transport públic terrestre.

I en tot cas, garantir –i això crec que ja també s'ha exposat– la seguretat dels treballadors, també. És evident que hi ha un àmbit, diguem-ne, de seguretat dels mateixos usuaris que és indispensable, però que és evident que deiem que el primer que ens preocupa, dels elements que ens han de preocupar és el de la mateixa plantilla de treballadors que condueixen els serveis de transport públic, per la seva pròpia salut, evidentment, i després per les afectacions que puguin tenir en tot el servei.

Un dels altres elements que ens preocupa –i també s'ha apuntat en algunes altres intervencions– és aquesta por que la utilització del transport públic generi una major tendència a la utilització del vehicle privat, i creiem que –segur, eh?– que el departament hi ha estat entrant, però que, més enllà, diguem-ne, si hi ha entrat, creiem que caldria entrar en un element de col·laboració amb els ajuntaments i amb l'àrea metropolitana, en aquest sentit, també, d'una col·laboració amb el món local, atès també que en aquests moments s'està produint un element prou important, a través de les mesures d'utilització de la via pública, que és l'ocupació, diguem-ne, de les calçades per a vehicles que estan sent ocupades per vianants. Per tant, creiem que és una ocasió també, en aquest canvi d'usos que plantejàvem abans, de que hi hagin aquests canvis de col·laboració amb els ajuntaments per trobar mecanismes conjunts, perquè les mesures que adoptin els ajuntaments, per una banda, i que pugui adoptar el Govern de la Generalitat per l'altra, estiguin coordinades i pensades.

I, acabant –senyora presidenta, un minut–, amb relació als títols de transport, algunes reflexions. Creiem que hem d'ajudar, que cal ser sensibles amb les diverses realitats que tenim. Dos elements que sí que ens agradaria tocar, en tot cas, pel que fa, diguem-ne, al títol de la T-usual, en tot cas aquesta targeta estava plantejada per a una utilització limitada durant trenta dies. Valdria la pena plantejar-se si el termini d'utilització pot ser més gran, atès que hi han alguns moments, hi han algunes fórmules de teletreball amb treball presencial que segurament farien necessari adaptar-ho.

I pel que fa a l'àmbit de la T-jove, en alguns casos alguns estudiants no podran bescanviar-les perquè ja han deixat d'estudiar, si, en tot cas, el departament es plantejava alguna qüestió, diguem-ne, per donar solució a aquest tema.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Per últim, per acabar aquest torn d'intervencions dels grups parlamentaris, tindria la paraula el diputat Eduard Pujol, en nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

Eduard Pujol i Bonell

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de l'orador.)

Gràcies, presidenta Escarp. Senyores i senyors diputats, conseller Calvet, a tots bon dia. Avui tornem a parlar de la Covid, avui molt centrats en la mobilitat i en el transport públic. Li agraïm la forma i el fons, conseller, li reconeixem la feina que s'ha fet, a vostè i al seu equip. La bona feina, recordin-ho, sempre va lligada a la idea d'equip, i en una emergència segurament encara més. En aquest cas, també, ha anat lligada als professionals del sector, també ho vull destacar, al civisme de la gent, als operadors. El nostre país ha posat en valor històricament la idea del civisme; el civisme ha tingut el seu pes en la política, forma part de l'ideari del catalanisme polític, com a concepte de corresponsabilitat en el conjunt del país, d'orgull de ciutadania. I aquesta vegada el civisme s'ha concretat en l'actitud responsable dels ciutadans i de les ciutadanes, que han fet majoritàriament allò que podien fer quan ho podien fer, com podien fer, i s'ha fet, s'ha fet aquí. Govern, empreses, operadors, professionals del transport i la ciutadania han fet equip, han anat a l'una i ha anat bé. A tots, per tant, felicitats, i gràcies.

Vostès, però, han estat una part molt important i decisiva de la gestió de l'emergència sanitària a la que continuem plantant cara, perquè a vostès els tocava garantir una cosa elemental, bàsica, que sembla òbvia, que coses normals no deixessin de ser-ho, per exemple, la gestió del cicle de l'aigua, com vam dir el 20 d'abril, que a l'aixeta i ragés l'aigua, bàsic com això. Però també en el repte de la mobilitat, que el transport públic de Catalunya funcionés bé en aquesta emergència. I la veritat és que vostès ho han assolit amb nota.

Ja ho vaig dir aquí mateix en la sessió del 20 d'abril: segur que tots tenim un conegut que diu que no sé quin bus anava massa ple aquests dies o que no va passar a l'hora. Segur que és així, però cal ser savis i no fer categoria de l'anècdota i, per tant, mirar enllà, més enllà, vull mirar més enllà.

Les coses s'han fet bé. No era fàcil perquè tot era nou. Aquesta vegada no estem parlant de la sortida del metro, de la sortida de la nit de Cap d'Any o de la sortida de milers d'aficionats del camp del Barça després d'un clàssic; això són accions, encàrrecs, reptes puntuals, i ara parlem d'una altra cosa, d'una altra dimensió, estem en una altra dimensió: fer que els catalans i les catalanes s'han de moure, s'hagin pogut moure –hi insisteixo, no era fàcil–, i s'ha fet.

Ara, però, conseller, la Covid –i la setmana passada l'hi deia al Parlament– ens situa en un taulell de joc que té dues capes superposades que estan connectades. Una és la reparació, la rehabilitació, protegir i salvar persones, salvar llocs de feina, salvar l'economia; no hi ha cap altre camí, hi estem obligats. Però la segona capa és la construcció del futur. I aquest és un àmbit que també m'interessa molt, una construcció, definició o facilitador de futurs, on el Departament de Territori i Sostenibilitat hi té molt a dir. Per això, des de Junts per Catalunya, li demanem la implicació absoluta del seu departament –sé que ho fa, sé que ho farà–; necessitem una actitud de tractora, impulsora per part de Territori. Des d'ara i en els propers mesos la idea de salvar persones, de salvar l'economia l'hem encaixar en la necessitat de pensar i de garantir futur. Hem de fer cohabitar el curt i el mitjà termini.

Al marge de ser una responsabilitat enorme, estic convençut que vostès m'admetran que és un repte apassionant. Personalment, soc un defensor, un militant obcecado de la transformació entesa com a valor, i no necessito, o no necessitem una emergència per creure-hi. Nosaltres estem on estem. Però ara que la Covid-19 ens ha transformat sense demanar-nos permís, ara hem de fer jugar aquesta transformació

a favor de les persones, i això ho han dit diversos diputats en les seves intervencions aquest matí. D'aquesta rebrincada n'ha de sortir la societat més justa, en pot sortir un nou reequilibri territorial al país, un nou equilibri d'oportunitats de vida, i encara en sortirà una altra oportunitat: la possibilitat de viure la tecnologia des d'un nou humanisme –no sé si aquesta és la definició exacta, un nou humanisme–, posant, això sí, la tecnologia al servei de la gent i de la vida i del benestar.

Ho podíem intuir, però... (*tall de comunicació*) ...del teletreball... (*tall de comunicació*) ...no és una cosa ni de ciència-ficció ni de... (*tall de comunicació*) ...del cinema. Aquests dies ho hem viscut tots en primera persona. Posar en relació, impulsar el diàleg entre la... (*tall de comunicació*) ...i el territori és un altre motor de canvi que té una segona derivada: saber què ens cal i què no ens caldrà a nivell d'infraestructures, i quins projectes ara mateix ja són urgents i quins no, perquè aquest canvi de paradigma s'haurà d'acompanyar d'oportunitat i de visió en les inversions, i avui vostè n'ha donat un bon exemple. En aquest sentit, ens felicitem per l'anunci de nous carrils bus de la C-31, la C-245 i també a la B-23, amb més complexitat. Es tracta de prioritzar bé, i anem en la bona línia. Contra la temptació d'agafar el vehicle privat, transport públic i, per exemple, l'impuls del carril bus-VAO.

Al marge d'aquests projectes concrets –reequilibri, tecnologia, humanisme, agenda verda i oportunitat–, pensem: amb la Covid-19 han canviat moltíssimes coses, però hi ha una cosa que es manté, el país i la gent no renunciarem mai a tenir futur.

Ja ho hem dit més d'una vegada, el verd no és una moda, és un factor d'impuls i d'equilibri, i en una comissió com aquesta, com la nostra, on parlem de transports, de carreteres, de mobilitat sostenible, d'economia circular, encara més. Hem de decidir com implantem la tecnologia en la mobilitat, com envernissim d'un verd intel·ligent i sostenible la gestió de tot el Govern. Hem de triar. En definitiva, estem en un moment de canvi, estem en una cruïlla, i hem de triar. Som nostàlgics o som impulsors d'un món modern, i «modern» vol dir 'tecnològic, humà, verd, territorialment i socialment equilibrat en la mesura humana'.

Estem, senyores i senyors diputats, conseller, davant d'una oportunitat. No són paraules buides, no és un discurs amable, ajuntar paraules, ensucrat i fet de somnis inasumibles. Es tracta de somiar i de fer. Però per fer necessitem abans del somni assolible aquest relat del somni col·lectiu al que apel·lo. No és el mateix escriure la paraula, o pronunciar la paraula «somni» que creure-hi. Transformació, oportunitat, canvi, modernitat, mesura, equilibri, donar sentit a totes aquestes paraules i aquestes... (*Tall de comunicació.*) Estem discutint de com transformem la realitat que ens espera, de com fem d'aquesta Covid, maleïda Covid-19, de com la convertim en palanca que impulsi l'equilibri social, tecnològic i territorial que el país buscava de fa anys.

Després de la Covid, però, hi ha una cosa que si no la fem no ens la podrem perdonar mai, n'estic convençut. De res serviria que tot canviés perquè tot quedés igual. No podem ser lampedusians, conseller; hem d'allunyar-nos de Lampedusa i sé que amb vostè ho farem. Per això, si volem canvis reals hem d'oferir propostes diferents. I és cert que avui es fa difícil parlar de futurs quan hi ha gent que té un present molt complicat, quan hi ha centenars de milers de persones a ERTes que no han cobrat, perquè l'Estat quan paga, paga tard, i això angoixa massa tard, massa gent. En soc plenament conscient, eh? I sé que ara parlar de futur és incòmode, perquè sembla que mirem cap a una altra banda, però és just el contrari. Hem d'enfrontar aquesta crisi detectant potencialitats, fixant sectors estratègics i apostar-hi, i el verd és un sector estratègic perquè és transversal, i perquè les solucions que triem han de ser perdurables, sostenibles i de qualitat.

La cohesió i l'equilibri territorial del país també passen, hi insisteixo, per aquesta agenda verda, i passen per l'aprofitament de noves energies i de la lluita contra el canvi climàtic, és un *combo*, és un combinat irrenunciable. I és evident que els departaments d'Empresa i de Polítiques Digitals en aquesta situació són centrals, en aquestes solucions, però Territori i Sostenibilitat tant o més.

I vaig acabant. Sabem que la tecnologia pot reduir la mobilitat, i ho deien altres consellers, que pot esponjar l'atapeïment i els embussos dels accessos a Barcelona, que pot ajudar a que la mobilitat al país sigui més pensada a la mesura humana, i que pot portar gent –i aquesta és una via que hem de treballar– de la gran ciutat a les viles, als pobles i a les comarques que volen vida, que anhelien vida des de fa molt de temps. I sabem que si vivim de manera equilibrada la lluita contra el canvi climàtic serà més efectiva. Tot això ho sabem. I que en aquesta lluita, i això també ho sabem, i en aquesta nova societat a la mesura humana el paper del transport públic és clau. Socialment el transport públic és un motor d'oportunitats; cada títol de transport és una oportunitat, però el transport públic també és una peça clau en la lluita contra les emissions.

Ara bé, entrats en el transport col·lectiu, la Covid –i vostè ho ha explicat molt bé– ens ha deixat dos maldecaps afegits. Un, la por, el deteriorament de la confiança en el transport públic. La por a utilitzar el transport públic, perquè pot ser focus de transmissió del virus. És una reflexió molt humana, però hem d'abordar aquest problema: neteja, mesura, explicacions i recuperació de la confiança. I dos, hem mogut menys gent amb la mateixa eficiència i això ha comportat una logística més complicada: més costos i menys ingressos. I això no es normalitzarà a la curta –vostè ho ha advertit.

Parlant clar: la Covid-19 ha fet un forat immens en l'equilibri del pressupost del transport públic, perquè la combinació menys usuaris, menys ingressos, més costos és letal. I això s'ha d'abordar, perquè l'obligació de tancar, d'abordar aquest forat, no pot aturar ni la renovació de flotes ni la millora del servei ni el mateix servei. Conseller Calvet, 500 milions d'euros és un forat enorme. Què es pot arribar a fer amb 500 milions? M'ho imagino, la llista és llarguíssima.

Exigeixi, conseller, exigeixi tant com calgui al ministre Ábalos, a qui calgui; ens té al costat, ens té al costat. Busqui la corresponsabilitat dels diputats i diputades d'aquesta comissió. Sé que no li faltaran, no li fallaran; també dels diputats dels comuns, també dels diputats socialistes, i, en aquest sentit, agafi's a les paraules del diputat Jordi Terrades, agafi's a les seves paraules i al seu compromís. És veritat, gat escaldat amb aigua tèbia en té prou, però agafi's al compromís facilitador del diputat Terrades, perquè ells estan al Govern espanyol i perquè gestionen els recursos. Busqui corresponsabilitats entre els partidaris del transport públic. Que ningú es posi de perfil i que tothom es mulli. Que no cal que es mullin pel Govern de Catalunya, però cal que es mullin pel transport públic a Catalunya, de Catalunya. Perquè transport públic és equilibri d'oportunitats, d'eficiència, és creure en l'agenda verda, que ens ajudarà a transformar el futur que ens espera després d'aquesta maleïda Covid-19. Conseller, té tota la nostra confiança en la seva acció política.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Seria el torn ara del conseller Calvet. Tindria trenta minuts, conseller. Recordem que a les onze cinquanta-cinc pararem la comissió. Per tant, faci aquest primer tram de deu minuts, i després si cal, doncs, tornarem a respondre les preguntes que hagin quedat pendents dels diputats.

El conseller de Territori i Sostenibilitat

Moltes gràcies, presidenta. I tornar a reiterar l'agraïment per permetre que puguem, doncs, fer aquest tall en la comissió i atendre aquest minut de silenci, de dol oficial. La veritat és que jo vull començar agraint la intervenció de tots els diputats i les diputades membres de la comissió; ha sigut una intervenció feta en clau de responsabilitat, de corresponsabilitat i de recerca, doncs, les confiança per part dels usuaris respecte al transport públic. I totes i cadascuna de les intervencions han entrat en aquesta voluntat de consens, i, per tant, els hi he d'agrair.

Hi ha un denominador comú en moltes de les intervencions al voltant de les mesures concretes d'operació del transport públic, i, per tant, em permetran que aquesta l'abordi de manera transversal i després que pugui entrar a respondre preguntes concretes que ha fet un o altre diputat o diputada d'algun grup parlamentari, no?

Però ha començat amb la senyora Marina Bravo, precisament, doncs, preguntant de quina manera operarà el transport públic ara en l'emergència, en el desconfinament gradual i fins que arribem a una normalitat, que serà nova, segur, que serà nova. Perquè ella mateixa ho ha apuntat. Hi han àmbits de la mobilitat que estan intrínsecament relacionats amb aquesta nova normalitat, no?, el teletreball o la flexibilització horària, i la senyora Bravo em preguntava específicament si estem treballant amb altres departaments: ho estem fent, sobretot amb la gent de Funció Pública, eh? Pensen que, doncs, una part important de la mobilitat, evidentment, és la mobilitat obligada, i en gran part la mobilitat obligada és la dels treballadors i les treballadores del sector privat; també de la gent, nens, nenes i pares que els acompanyen –de vegades també adults representants, evidentment–, per anar a l'escola, i la funció pública, no?

I, per tant, jo crec que és precisament la funció pública la que ha de poder definir, donar exemple del que pugui significar aquesta nova normalitat laboral, aquest teletreball, aquesta flexibilització. Estem treballant colze amb colze amb la gent del Departament de Polítiques Digitals i Administració, per tant, amb el conseller Puigneró, per tal que en el desconfinament de la funció pública, doncs, s'hi incorporin aquests elements de teletreball i de flexibilització que alhora determinaran com funciona el transport públic.

Nosaltres, per la nostra banda, des del Departament de Territori, sí que també hem elaborat un pla de desconfinament, pla de desconfinament gradual de la mobilitat, que és lo que se'ns va demanar. Des del Procicat se'ns va demanar que elaboréssim plans de desconfinament sectorial. Aquest està ja presentat davant del Procicat, pendent d'aprovació. I aquí hi han moltes mesures d'actuació dels operadors, també en relació amb els treballadors, etcètera. Però diguéssim que *de facto* ja s'està aplicant, tot allò que marca el BOE, tot allò que marquen, doncs, les actuals circumstàncies del grau de desconfinament que tenim segons regió sanitària. Però el pla, en si mateix, el pla de desconfinament sectorials de la mobilitat, entesa la mobilitat com a persones –després en tenim també un de logística, per a mercaderies–, està pendent d'aprovació per part del Procicat. En fi, recordar que hi va demà, en el Procicat del dijous.

Vostè preguntava per algunes d'aquestes mesures concretes, que, hi insisteixo, estan en aquest pla de desconfinament, no? Si hi haurien sistemes de recompte, de limitació. I això més o menys és el denominador comú que han esperat alguns de vostès. Jo sé que costa de vegades que ens expliquem. M'han fet alguna entrevista durant aquest període d'alarma, d'emergència, i a vegades costa d'explicar-nos perquè, diguéssim, la gent s'imagina –la «gent», parlo en positiu, eh?–, els ciutadans s'imaginem que podem actuar respecte a aquestes limitacions de manera fàcil, de manera òbvia, inclús amb eines digitals, i és tot el contrari. No, no...

Vostès saben, perquè són diputats, diputades que han tractat temes de mobilitat i de transport públic en moltes ocasions, que el transport públic és una xarxa oberta, interconnectada, amb multitud, per no dir infinites opcions personals. Jo mateix, quan agafó els Ferrocarrils a Mira-sol, bé, podria baixar a Sant Cugat i agafar la línia de Sabadell, o podria baixar a Sarrià i agafar la línia, doncs això, de Sabadell; o quan em trobo amb gent que entra a Sarrià, que agafen uns cap a Terrassa, uns altres cap a Sabadell i els altres cap al centre de Barcelona per agafar a les següents parades altres modes de transport, per exemple, el metro, no? Jo baixo en aquest cas a Provença i agafó la línia 5 fins a Sants, no? Bé, tot això és una infinitud d'opcions personals que és impossible de controlar.

El transport públic només es podria controlar quant a recomptes, limitacions estrictes, d'aquelles de demanar tanda i de que si no la tens no el puguis utilitzar, en solucions punt a punt. És a dir, si hi ha un tren que va de Mira-sol a Sants, quants són?, tants, són aquests i ningú més. En la xarxa oberta és impossible. Hi pot haver informació, eh?, que això cada vegada la tecnologia ens juga a favor, perquè podem informar l'usuari de quanta gent va en un tren quan, de quanta gent en una estació. Tot això s'està implementant. Però, més enllà d'aquesta informació, i de l'actitud responsable dels usuaris, limitar-ho ens provocaria..., primer, que seria impossible, i, en tot cas, si fos possible, ens provocaria altres conseqüències –en els *halls*, en les escales i en el carrer, que acabarien sent, segurament, tan perjudicials com el mateix transport públic, és a dir, com la mateixa possible aglomeració en el transport públic.

És a dir, el transport públic està dissenyat per funcionar *a tope* –*a tope*– i, per tant, no es tracta de pensar tant en com regulem l'oferta sinó en regular la demanda. A vegades dic: «Escolti, doncs, què és clau perquè no hi hagin aglomeracions en transport públic? Que l'aixeta d'usuaris que entren en el transport públic estigui controlada.» Per això es van suspendre classes, per això es va fer teletreball. Només aquestes dues mesures ja ens van portar a una demanda i, per tant, a una oferta, doncs, assumible. I a partir d'aquí, a mesura que es vagi recuperant l'activitat haurem d'anar observant i ajustant les freqüències, i segurament la durada de les hores punta, per intentar evitar al màxim aglomeracions. Que, en tot cas, aquestes aglomeracions, aquest ús massiu del transport públic s'ajusti a allò que han determinat les autoritats sanitàries. És el que reclamàvem; des del transport públic demanàvem a les autoritats sanitàries: «Escoltin, quines són les condicions d'ocupació del transport públic?». I ens ho van dir: «Cinquanta per cent dels seients, dos persones per metre quadrat en les plataformes.» A partir d'aquí, informació, recomanacions, sentit comú per part de la gent, mascareta obligatòria, tot tipus d'elements que ajudin a que hi hagi, doncs, més seguretat quant a la higiene, però sobretot –i vostè tenia raó, senyora Bravo, i altres diputats que s'hi han referit–, actuar sobre la demanda.

I aquí enllaço de nou amb aquesta necessitat de que el teletreball i la flexibilització horària juguin un paper fonamental. Nosaltres hem anat implementant –vostè m'ho preguntava directament– mesures com, doncs, que a l'hora de sortir no faci falta tornar a passar el bitllet perquè se t'obri la porta, aquest tema de portes obertes. Són mesures que, amb una informació permanent a l'usuari, ens han funcionat bé. Vam tenir al principi de l'alarma una foto d'una mica de congestió –parlant d'aglomeració– en algun punt de la xarxa. Crec que això no ha tornat a passar. I compte, és possible que torni a passar –és possible que torni a passar–, és possible que ens trobem amb una foto d'una certa aglomeració en el sistema de transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Fixi's, si veiem fotos d'aglomeracions en àrees metropolitanes de tot el món, com a exemple de si el confinament i el desconfinament està funcionant bé o no està funcionant bé, també en tindrem a l'àrea metropolitana.

Veurem determinat en el pla de desconfinament, juntament amb les autoritats de l'Estat, aquesta, primer, oferta màxima –a hores d'ara ja estem en el 80-100 per cent; estem en el 80-100 per cent, oferta màxima–; ajustar les hores puntes també per garantir aquestes distàncies, aquestes mesures sanitàries, i les mateixes mesures sanitàries: 50 per cent dels seients, dos persones per metre quadrat a les plataformes. Les operadores tenen gent molt professional al capdavant; a l'ATM hi ha gent molt professional. Les seves reunions diàries serveixen perquè això s'implementi amb correcció, i per anar observant com la seva implementació, doncs, necessita de vegades algun impuls. Jo hi confio molt i, per tant, crec que ho farem correctament.

Són i cinquanta-cinc, presidenta? Queda molt per explicar, i potser he arribat a un punt de tall que m'interessa. (*El conseller riu.*)

La presidenta

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de la presidenta.) ...aquí ara la comissió, i la prendrem al voltant de les dotze i cinc.

El conseller de Territori i Sostenibilitat

Perfecte. Doncs baixo.

La presidenta

Moltes gràcies a totes i tots, i fins d'aquí a un moment.

La sessió se suspèn a tres quarts de dotze del migdia i deu minuts i es reprèn a les dotze i set minuts.

La presidenta

Reiniciem de nou aquesta Comissió de Territori. Continua tenint la paraula el conseller de Territori, senyor Damià Calvet, per un temps restant de vint minuts.

El conseller de Territori i Sostenibilitat

Moltes gràcies, presidenta. Segur que m'ajustaré al temps que em proporciona la comissió. Parlàvem de les condicions del servei en aquest pla de desconfinament gradual, i també ho han apuntat molts de vostès –la senyora Bravo ha sigut la primera en apuntar-ho, però després ha sigut un denominador comú a totes les intervencions–: la preocupació. La preocupació, primer, per un eventual traspàs d'usuaris del transport públic cap al transport privat, que no desitgem, que no volem, perquè això seria anar endarrere en la mobilitat sostenible, anar endarrere en la qualitat de l'aire, eh? Algú fins i tot ha explicat –em sembla que ha sigut el senyor David Cid– com hem pogut comprovar com han baixat molt segons quins indicadors, els de diòxid de nitrogen, els dels òxids de sofre, els de partícules; el CO₂ ja és més complicat –això dona per a una altra compareixença–; veurem a final d'any com estem a nivell planetari.

Però, en tot cas, sí, durant l'emergència hem arribat a tenir disminucions del 70 per cent d'aquests indicadors de contaminació, de qualitat de l'aire, no? A la que s'ha reprès l'activitat, doncs, hem vist com aquests indicadors, aquestes reduccions de fins al 70 per cent, s'han reduït fins al 24 per cent, dades d'ahir, eh? A l'Eixample de Barcelona, reducció d'índex d'òxids de nitrogen, un 24 per cent inferior a la mitjana dels últims cinc anys el mateix dia, no? Per tant, ja hem vist que, efectivament, l'activitat humana –ja ho sabíem– té relació directa amb la qualitat de l'aire. Per tant, aquesta preocupació, respecte a aquest eventual traspàs d'usuaris del transport públic cap al transport privat.

I contra això –contra això–, que no desitgem, una mica què hem anat destillant, entre tots, jo en la meua intervenció, m'hi poso el primer, i vostès en les seves intervencions? Confiança, confiança que es basa en bona gestió, confiança que es basa en projectes, no? I, per tant, bé, el que els he anunciat d'aquest carril bus-VAO a la C-31, immediat, acompanyat de culminar les negociacions de l'Estat per la B-23 –això segurament serà una mica més llarg, però– això és dotar-nos d'instruments, projectes concrets, perquè la gent, els usuaris tinguin confiança en el transport públic; confiança respecte a la seguretat amb la que podran utilitzar aquest transport públic, però també confiança respecte a la fiabilitat del transport públic.

Enllaço amb alguna de les parts de la intervenció del senyor Terrades, al que vull agrair de nou que hagi possibilitat que puguem estar parlant amb aquesta, diguéssim, corresponsabilitat de tots i cadascun de nosaltres respecte al transport públic. Ell deia que hi hauran altres emergències. Efectivament, que hi hauran altres emergències, i no seran sanitàries, seran, doncs, degudes al canvi climàtic. Hi hauran onades de calor, hi haurà moments en els que es tornarà a paralitzar totalment o parcialment la nostra vida, la nostra economia. I què hem d'aconseguir? Aprofitar

aquest desconfinament i aquesta reactivació econòmica, aquest reprendre l'activitat del país orientant-la cap a l'agenda verda, eh? I també ho han dit alguns de vostès, sobretot el senyor Eduard Pujol en la seva intervenció final. L'agenda verda no és una opció contraposada a altres, és la base, la base per tenir un país més preparat i evidentment, eh?, més equitatiu i més sostenible, més resiliència. Però sobretot més preparat. En definitiva, un millor país. I, per tant, aprofitem-ho.

Fixin-se que això és com una voluntat que en altres ocasions no hem sigut capaços entre tots d'aconseguir, eh? En la crisi financera del 2007-2008 també vam fer grans declaracions d'intencions, que després van costar més de concretar, eh? I jo voldria –i és l'esforç de tots i cadascun de nosaltres, però la meua responsabilitat des del grup de treball d'agenda verda de la Comissió de Reactivació Econòmica i Protecció Social– fer que en aquesta ocasió les condicions que creem, efectivament, doncs ens portin cap a aquest país més preparat.

Parlàvem de projecte, el senyor Terrades parlava de projectes, de la línia 9, de la línia 8, dels tramvies, jo hi he afegit els temes del carril bus... Parlàvem de projectes de rodalies. Ja saben que des del meu punt de vista a rodalies li falta molt, li falten inversions. S'estan fent coses, per exemple, a la R3, però falta un projecte més integral, de desdoblament, per donar-li més capacitat. Amb Rodalies fa temps que tenim un problema –i no només ho dic jo, ho diuen responsables del ministeri–, i hem de saber trobar la fórmula per refer aquesta –fixin-se, sí– desconfiança de la gent cap a Rodalies com a part del sistema de transport públic, que n'hi ha, eh?

Jo vaig proposar en una compareixença aquí a la comissió un nou sistema de governança basat no tant en la relació bilateral del *òrgano mixto*, de l'òrgan mixt, entre el departament i Renfe, que és una mica anòmal –el fem treballar, eh?, però és una mica anòmal–, sinó amb una relació bilateral entre Estat i Generalitat, entre Departament de Territori i MITMA, eh?, el Ministeri de Transports i Mobilitat i Agenda Urbana –jo abans deia MIFO, doncs els MITMA–, el ministeri del senyor Ábalos. Una relació bilateral que ens permeti programar definitivament les actuacions, acompanyar-les, calendaritzar-les, i que tot això, doncs, també ajudi a aquesta confiança que reclamem per al transport públic, però que l'han de tenir en última instància, ens la donaran o no, els usuaris, en funció de les condicions que els acabem generant.

I parlàvem de diners. Aquí he parlat de xifres certes, és a dir, el dèficit el mes de març està tancat, el mes d'abril està en procés de tancar-se, el mes de maig encara no s'ha acabat, i hem fet estimacions, projeccions d'aquest dèficit fins a 31 de desembre amb les condicions actuals que tenim de demanda i d'ocupació, amb diverses variables, i ens ha sortit aquesta xifra dels 500 milions d'euros, arrodonida però real. Fixin-se que en les primeres previsions que va fer l'ATM respecte al dèficit del mes de març i la que finalment en factura va acabar sent, doncs, van variar em sembla que de mig milió d'euros. Són molt precisos, eh?, la gent de l'ATM, alhora perquè també els operadors en som, de precisos, no? I això és una xifra important que hem de saber treballar entre tots.

Tothom haurà de remar, tothom. Evidentment, el Departament de Territori, el primer, que ha de refer pressupost per afrontar la part que li correspon d'aquesta factura. També ho haurà de fer l'Ajuntament de Barcelona; també ho haurà de fer l'Àrea Metropolitana de Barcelona; també ho haurà de fer la mateixa ATM a través dels seus operadors, que ja ho està fent. ATM està fent un pla de contingència per, segurament, allargar algunes de les mesures que teníem previst implementar amb més rapidesa, d'estalvis de tot tipus, que no vol dir retallades, d'estalvis. Ho està fent, ATM. Està pensant en temes, també, d'endeutament. Tots aquests conceptes, l'ATM ja els està treballant, i els està treballant juntament amb les entitats, les institucions consorciades, i també amb el Departament d'Economia, amb Vicepresidència, Economia i Hisenda.

Perquè tots són elements que ens han de permetre afrontar, torno a insistir-hi, entre tots aquesta factura, que no és només una situació que estem vivint a Barcelona.

Abans els posava exemples de Londres, de París o les xifres, les estimacions de la UITP. És un tema de les àrees metropolitanes dels països europeus que més o menys comparteixen unes determinades característiques, no? I, per tant, això és feina que estem fent. Però també cal afegir-hi –també cal afegir-hi, i ha sortit també en alguna altra intervenció–, doncs, que hi ha d’haver fons finalistes i específics de l’Estat.

Fixin-se que –el senyor David Cid ho ha comentat en la seva intervenció– s’ha anunciat un primer fons, aquest de 16.000 milions d’euros, que no ha arribat, encara. Però d’aquests 16.000 milions d’euros per a tot l’Estat, 10.000, per a sanitat, 1.000, per a temes socials, i 5.000 per compensar menors recaptacions de segons quins conceptes, no? Nosaltres ens temíem que el transport públic el farien entrar en aquests 5.000, per entendre’ns, tenint en compte que és una menor recaptació, també, el gran problema que afrontem, de dèficit d’explotació. Bé, l’anunci d’un fons finalista va ser molt ben rebut, evidentment, per qui els parla i per tothom, eh?, també per la gent de Madrid, per la gent de València, per la gent que té sistemes de transport metropolità, de transport públic metropolità que necessiten aquests diners. Bé, s’ha de definir.

Dues de les grans palanques que tindrem, com a Generalitat de Catalunya, per poder afrontar la reactivació econòmica i la protecció social, juntament amb la reprogramació del nostre propi pressupost, és l’objectiu de dèficit, que s’ha de definir a nivell europeu, que passa per l’Estat i que a nosaltres ens ha d’arribar, també. Per tant, tan important és l’objectiu com el repartiment del dèficit, però aquest seria un primer concepte. Aviam, eh? Tothom parla de solucions no ortodoxes, tothom parla de polítiques keynesianes. D’acord, d’acord, però concretem-ho: quin objectiu de dèficit i com es reparteix aquest dèficit, u. I dos, transferències de fons. Perquè el gran recaptador de l’Estat és l’Estat, i per això reclamem transferències de fons, per això reclamem fons finalistes i específics. Si no tinguéssim, perdó, dèficit fiscal –i tanco aquí l’apunt més polític, si m’ho permet–, doncs, segurament no demanàriem un fons finalista, ja, escolti’m, ja el tindriem, no? Però com que hi ha lo que hi ha, per això demanem fons finalistes. Per tant, tothom haurà de remar. Nosaltres ho estem fent, els operadors, l’ATM ho està fent, el departament ho està fent, l’ajuntament i l’àrea ho hauran de fer. I també hem de reclamar que, doncs, l’Estat hi posi la seva part, aquests fons finalistes, no?

No sé si ha sigut el mateix senyor Terrades, perquè m’ho he apuntat al seu full, o ha sortit d’alguna altra intervenció –crec que del senyor David Cid–, que ha sigut la base amb la que està treballat l’ATM el pagament del dèficit tarifari amb els operadors, no? I, efectivament, estem treballant, encara ara, amb els contractes programa i els convenis de finançament basats en el pressupost del 2017, tot i que ja tenim aprovat el pressupost del 2020. Hi va haver un consell d’administració de l’ATM, són públics i, per tant, ho puc compartir aquí amb tots vostès –segur que alguns de vostès ja tenen informació directa–, que va proposar signar de nou contractes programa i convenis de finançament en base al pressupost del 2020, sabent que el pressupost del 2020 és insuficient per afrontar aquest dèficit nou que ha sorgit, i, per tant, la mateixa proposta que celebrava el consell d’administració de l’ATM incloïa un punt en el que es deia: «Escolti, i facultem el director de l’ATM perquè negociï addendes a aquests contractes programa i a aquests convenis de finançament.» Això, que volia dir «escolti, hi ha molta feina»... (*Tall de comunicació.*) Ha passat alguna cosa? M’ha sortit de cop... L’Assumpta m’ha desaparegut? Que em sentiu? (*Pausa.*) Sí? D’acord, d’acord. Doncs segueixo.

Doncs, això que estava a punt, en el debat en el consell d’administració de l’ATM es va considerar: «Escolta, en comptes de firmar ara i facultar el director que negociï addendes, acabem de treballar i signem-lo definitiu ja.» Bé, van ser dues visions que es van posar a debat, i, finalment, vam optar per aquesta, que és la que tenia més consens. Però això ens ha comportat, efectivament, que estiguem treballant en base al 17, i que, per tant, a TMB, amb perdó, no li vagi tan bé, amb perdó de la compa-

ració, no li vagi tan bé, perquè hem de pensar amb base 17, i després fer uns afegits. Administrativament, és un «lio», per entendre'ns, no? A mi m'hagués agradat que haguessin signat els contractes programa i convenis de finançament amb base al 2020. També amb base a lo que ens garantia l'Ajuntament de Barcelona, si ho hagués actualitzat, però, en fi, vam acordar –i és un consorci, i hi han tres institucions diferents, de colors polítics diferents– no firmar-ho, treballar, que és lo que estem fent, i anar després a signatura més definitiva. En això estem, eh? Per tant, tornem-hi, eh? Operadores, ATM, Generalitat, ajuntament, AMB i Estat: entre tots n'ha de sortir el marc economicofinancer que permeti recuperar la confiança, que no traspassi usuaris cap al transport públic. Relliga tot el que estàvem dient, en definitiva, els diners.

El senyor Cid feia referències més o menys relacionades amb tot el que he explicat fins ara. Ell ha afegit dos elements que jo voldria fer-hi referència explícita. Ha sigut el primer que m'ha parlat de T-Mobilitat... No, el senyor Terradas ja me n'havia parlat, també. Que jo, és veritat, en la meva intervenció inicial no n'he parlat perquè ja n'havia parlat en la meva compareixença del 20 d'abril, eh? La T-Mobilitat, quan està refent calendaris. Jo no parlaria d'un «ajornament», és la paraula que ha utilitzat el senyor Santi Rodríguez en la seva intervenció, sinó d'un ajustament del calendari, eh?, i ho dic amb tota naturalitat, perquè nosaltres havíem de fer proves pilot ara, a l'abril, al maig, i no els hem pogut fer ni les podem fer, perquè les condicions dels autobusos ara no són les mateixes, no? I, per tant, estem reajustant el calendari de les proves pilot. A partir de les proves pilot, llavors, ve tota la resta, entre altres, la nova tarificació, aquesta tarificació quilomètrica, i jo...

M'he d'esperar? Perquè si no hi ha presidència no sé si puc..., o vaig seguint? *(Pausa.)* Segueixo. *Okay*, diu el Sergio. Molt bé.

Doncs, si no hi ha aquesta tarificació per distància i per recurrència, doncs, tampoc estem creant condicions que permetin això, recuperar la confiança i tenir un transport públic robust. Estem refent el calendari. No estem en lloc diferent d'on els havia anunciat en la meua compareixença del 20 d'abril.

I m'ha parlat a la bicicleta, sí. Jo és veritat que no n'he parlat d'entrada, però la tenim molt present, tenint en compte que, primer, tenim una taula de la bicicleta, eh?, aquesta taula en la que participen ajuntaments, entitats supramunicipals, també tenim usuaris, agrupats de diverses maneres. És una taula potent, una taula que funciona. És una taula, primer, que va aprovar una estratègia de la bicicleta molt potent, que està en marxa; que l'any passat va gestionar 20 milions d'euros, va atorgar 20 milions d'euros en ajudes, provinents del Feder, eh?, però, escolta, hem anat a bicicleta. Diguéssim que els Feder serveixen per a moltes coses, no? Hem anat a bicicleta. Vint milions d'euros per a diversos projectes interurbans, i que estan funcionant, s'estan implementant, i que demà es tornen a obrir, precisament, eh? Això no és per art de màgia. Jo no hagués parlat de bicicleta, n'ha parlat vostè. Però fixi's, eh?, des del departament aquesta visió de l'ús interurbà de la bicicleta la tenim molt present. Estratègia, taula que demà es reuneix. I no era objecte del que havia d'explicar, però els hi anuncio aquí –això els hi anunciaran demà als membres de la taula de la bicicleta– que, per a aquest any 2020, 20 milions d'euros més. Per tant, projectes interurbans per afavorir l'ús de la bicicleta.

Després, la bicicleta té, diguéssim, un pes més important en les polítiques municipals, eh?, i, per tant, observem els ajuntaments que afavoreixen l'ús de la bicicleta, i ho aplaudim. Nosaltres ens encarreguem de l'estratègia general, de facilitar aquests projectes interurbans, de subvencions per als ajuntaments: 20 milions l'any passat, 20 milions aquest any. Per tant, molt present, molt i molt present.

El senyor Cid ha parlat d'alguns temes que no toquen en la comissió, que m'agradaria molt entrar-hi però no ho faré perquè així, doncs, no generarem greuges amb altres diputats.

En tot cas, vull centrar-me també en la intervenció de la senyora Natàlia Sánchez, de la CUP, que té raó. Algú podria dir ara: «Sense que serveixi de precedent,

el conseller li dona la raó a la senyora Sánchez.» Bé, en tot cas, té tota la raó. Nosaltres en un moment determinat –va passar una mica desapercebut– vam publicar un estudi de l'ATM en el que... –va passar desapercebut perquè, en fi, tot lo que és la gestió de l'emergència l'ha tinguda, més aviat, doncs això, eh?, la gent d'Interior, la gent de Salut–, però vam publicar un estudi que diu que les baixades enormes de demanda del transport públic que teníem –demandes que es quedaven en el 5, 10 per cent, per tant, baixades del 95 per cent durant les setmanes fortes del confinament–, això anava per barris –això anava per barris–, i en els barris amb menys renda *per capita*, utilitzant la prelació de barris que en el seu moment va fer un estudi encapçalat per Oriol Nelho, doncs, es deia que la baixada de demanda no era tan forta com en barris amb més renda *per capita*, que tenien altres possibilitats de formes de mobilitat, entre altres, la privada.

Per tant, fixin-se fins a quin punt el transport públic és cohesió social, fins a quin punt ho és. Jo me'n faig un fart sempre, d'explicar-ho: som el Departament de Territori, que som els de les infraestructures, som els de l'agenda verda, tot això és base econòmica, però també és un departament social, pels temes de transport públic i pels temes d'habitatge, eh? Aquest estudi diu clarament com, en els barris amb menys renda *per capita*, la demanda del transport públic era més alta, lògicament, que en altres barris. I, per tant, absolutament d'acord, i tota l'atenció.

Vostè preguntava de quina manera afrontarem des del departament la nostra participació en aquesta reactivació econòmica orientada a l'agenda verda, i, evidentment, totes les obres relacionades amb tenir més i millor transport públic hi són ben presents, però d'altres també que van en línia del que demanava vostè, no? Un dels programes que estem pensant per a l'agenda verda de la reactivació econòmica i la protecció social és el que anomenem –són noms provisionals encara, eh?– de «renovació urbana». Renovació urbana, i hi posem tant temes d'espai públic, per tant, estem pensant en poder fomentar que els ajuntaments pensin –més aviat podríem dir «repensin»– i actuïn sobre el seu espai públic, perquè sigui més adequat a les circumstàncies que hem viscut, i que segurament viurem, i de manera freqüent, en els propers anys. I també la rehabilitació d'habitatges i edificacions orientada de nou a l'agenda verda, per tant, temes d'eficiència energètica. Per tant, fixi's, eh?, aquí també té a veure, això, transport públic i la renovació urbana, aquesta orientació real cap a una agenda verda, no una orientació retòrica de la reactivació econòmica.

Ha preguntat explícitament, senyora Sánchez, sobre a qui van destinats aquests diners que entre tots hem de treballar i posar per fer front a aquest sobrecost, a aquest dèficit del transport públic, i ha preguntat explícitament si això va a empreses privades, i la resposta és no. I l'hi dic amb tota contundència, però amb tota amabilitat, també: això són diners públics per salvar serveis públics, no empreses privades. Són diners públics per salvar serveis públics, perquè hi ha un dèficit d'explotació real, que a més es reparteix d'una manera molt clara. Fixi's, d'aquests..., despeses ja reconegudes, però d'aquesta estimació de 500 milions d'euros, que veurem si realment és aquesta o no, eh?, depenent de les condicions d'explotació, etcètera, d'ocupació i de demanda... Però, en tot cas, aquests diners –alguns són reals ja, alguns altres són estimacions–, a qui van destinats, per cobrir dèficit d'explotació, no pèrdua de beneficis, sinó dèficit d'explotació? Miri, un 53 per cent, TMB, 53 per cent –és qui s'emporta la part del lleó, perquè és qui presta més serveis–; un 16 per cent, Rodalies, per tant, Renfe; un 10 per cent, Ferrocarrils; un 20 per cent tots els busos interurbans que gestiona o l'AMB, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, o la direcció general, concessions públiques, per tant, serveis públics, i un 1,5 per cent, el Tram, té aquesta quota de servei. I si vostè es referia a tot el que fa referència a la prestació d'aquest servei en col·laboració publicoprivada per part del Tram –com altres operadors, eh?, perquè al final una concessió de transport públic per a bus que ofereixi una concessió privada és el mateix, eh?–, doncs –vaig acabant–, és per cobrir el dèficit d'explotació i salvar serveis públics, no beneficis d'empreses privades.

Els projectes de la C-32 o la C-58 a què he fet referència... Jo sempre..., bé, si m'explico, entenguin-me, al final, un projecte d'infraestructura viària no és dolent en si mateix. Jo crec que a les infraestructures viàries, en les infraestructures viàries, què hi ha de passar els propers anys? Doncs, més transport públic i que la flota de vehicles que hi passi –en general, eh?, la privada, també la pública– sigui més eficient. Per tant, si s'obren carreteres, xarxa viària i hi passa transport públic i una flota més ambientalitzada, estem donant també una resposta a la mobilitat. Per tant, la infraestructura no és dolenta en si mateixa.

Sí que haurem de pensar els temes de l'aeroport, en això hi estic d'acord. Però això..., jo m'he expressat amb prou contundència les últimes setmanes, abans del confinament. Hi havia hagut unes certes orientacions d'AENA que jo no vaig compartir, en absolut; ho vaig dir públicament, eh?, perquè significava entrar en espais protegits que tenen el seu valor com a medi natural i com a reserva de biodiversitat.

El tema port no està en ampliació sinó, doncs, fer més eficient tot el seu sistema, entre altres, accessos ferroviaris, que de nou són agenda verda. Per tant, en aquest tema nosaltres estem absolutament compromesos amb el que significa aquesta modernització de les instal·lacions del port.

I ara sí que acabo, senyor president, perquè se m'ha preguntat en dos o tres ocasions el tema del calendari de l'impost del CO₂. Ja ho vaig explicar el dia 20, estem al mateix lloc. L'impost del CO₂, absolutament necessari, impost ambiental finalista que ha de nodrir dos fons, un el de canvi climàtic, precisament per transport públic, i l'altre el de patrimoni natural per ser gestionat per l'Agència de la Natura que el Parlament ha d'aprovar, i que ha de ser una gran estructura que ens permeti fer millors polítiques ambientals, però sobretot un ús sostenible del territori compatible amb l'activitat agrícola, ramadera, forestal, pesquera, que en té molts usos d'ordenació del territori i urbanisme del territori. No dubto que el Parlament l'aprovarà, i ha de gestionar aquest fons.

Aquest impost aquest any no el podrem cobrar. No el podrem cobrar perquè l'Agència Tributària no ha tingut prou temps, i ja als calendaris es veu que no tindrà prou temps de tenir a punt el padró. El padró és complicat, és molt extens, falta una informació pública, unes esmenes, s'han de resoldre... Això no ho tindrem fins al 2021. Quan el tinguem, cobrarem el meritat el 2019, i després cobrarem el del 2020. Jo vaig fer un apunt en la meua compareixença que vaig dir: «Home, quan haguem de cobrar el del 2020 haurem de pensar què fem amb aquests mesos en els que des de les administracions hem paralitzar l'activitat. En benefici de la salut de les persones, però haurem de pensar-hi.» No em vull avançar, però jo crec que haurem de pensar-hi. Ara, no el cobrarem aquest any. Però que no el cobrem aquest any no treu ni un mil·límetre al full de ruta que hem definit i al que suposa l'impost al CO₂.

El senyor Santi Rodríguez, doncs, ha parlat de temes relacionats amb el que ja he expressat. I el senyor Marc Sanglas i el senyor Eduard Pujol, també només acabar dient que sí: entre tots, i jo crec que les intervencions de tots plegats així ho demostren, hem de fer recuperar la confiança en el transport públic, i que el transport públic sigui part d'aquesta mobilitat més sostenible que desitgem per al nostre país.

Moltes gràcies, senyor president.

(Remor de veus. Algú diu: «Al Sergio no se'l sent.»)

El vicepresident

Dir que, bé, que l'Assumpta Escarp ha perdut la connexió i, per tant, que tanco jo la reunió. Els agraeixo a tots, al conseller, diputats, lletrat, tècnics, la seva participació. I aixequem la sessió.

La sessió s'aixeca a dos quarts d'una del migdia i cinc minuts.