



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

Aquesta transcripció està pendent de verificació i correcció. Pot contenir, doncs, errades de fidelitat i incorreccions lingüístiques i no es pot considerar com una publicació oficial

Fitxer 01

XII legislatura · tercer període · sèrie C · número 173

Comissió de Territori

Sessió 10, dimecres 30 de gener de 2019

Presidència de la I. Sra. Assumpta Escarp Gibert

Sessió 10 de la CT

La sessió de la Comissió de Territori (CT) s'obre a ***. Presideix Assumpta Escarp Gibert, acompanyada del vicepresident, Sergio Sanz Jiménez, i de la secretària, Eva Baró Ramos. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents els diputats Héctor Amelló Montiu, David Bertran Román, Marina Bravo Sobrino, Francisco Javier Domínguez Serrano i Javier Rivas Escamilla, pel G. P. de Ciutadans; Narcís Clara Lloret, Gemma Geis i Carreras, Antoni Morral i Berenguer, Eduard Pujol i Bonell i Josep Rull i Andreu, pel G. P. de Junts per Catalunya; Ferran Civit i Martí, Irene Fornós Curto, Gerard Gómez del Moral i Fuster i Marc Sanglas i Alcantarilla, pel G. P. Republicà; Jordi Terrades i Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; David Cid Colomer, 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/-en a aquesta sessió...

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

Punt únic: Sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre l'endarreriment en la posada en marxa de la T-Mobilitat (tram. 355-00033/12). Comissió de Territori. Sessió informativa.

El vicepresident

Hola, bona tarda.

Sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre l'endarreriment en la posada en marxa de la T-Mobilitat

355-00033/12

Comencem la sessió de la Comissió de Territori, avui en sessió informativa a la comissió amb el conseller de Territori i sostenibilitat, l'honorable conseller Damià Calvet, per informar sobre l'endarreriment en la posada en marxa de la T-Mobilitat. En primer lloc, els voldria demanar si han d'anunciar alguna substitució. Sí, senyor Pujol.

Eduard Pujol i Bonell

Ara em fa una mala passada, president. Tenim substitucions i les hi comunicaré d'aquí uns instants.

(Rialles.)

El vicepresident

D'acord, cap problema. Ja si de cas, ens ho comunica després.

Eduard Pujol i Bonell

Sí, la diputada Anna Geli substitueix el diputat Toni Morral, i la diputada Geis serà aquí en pocs instants.

El vicepresident

D'acord, molt bé. Doncs sent així les substitucions que ja se n'ha pres nota, passem a la sessió informativa. Establirem un torn de fins a una hora per a la primera intervenció del conseller i uns torns de deu minuts per cadascun dels diputats que representin els grups polítics. Per tant, quan vulgui conseller.

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

Moltes gràcies, president. Senyores diputades, senyors diputats, persones del departament que m'acompanyen, bàsicament, el secretari d'Infraestructures i Mobilitat, el senyor Isidre Gavín; també el director general de Transports i Mobilitat, el senyor Pere Padrosa, i m'acompanya també el director de l'ATM, del consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità, que és un organisme adscrit al Govern de la Generalitat a través del Departament de Territori i Sostenibilitat, però, hi insisteixo, és un consorci, del qual en forma part la pròpia Generalitat però també l'Ajuntament

de Barcelona i l'Àrea Metropolitana. [#02.15 trucat] amb responsables de l'Ajuntament i de l'Àrea expressament per dir-los que el senyor Pere Torres m'acompanyaria en aquesta compareixença.

I sí, efectivament, aquesta és una compareixença que es va votar, es va sol·licitar, de fet, per explicar el retard de la T-Mobilitat, perquè aquest retard és innegable. La seva posada en servei estava prevista en una primera fase el passat 1 de gener, i és evident que no s'ha produït. Per tant, és lògic l'interès del Parlament i de tothom en conèixer en quin punt exacte ens trobem. No és la primera vegada que es tracta el tema en aquesta comissió en l'actual legislatura. De fet, vaig poder respondre una pregunta del diputat Jordi Terrades a la sessió del 28 de novembre passat, en què ja anunciàvem que estava prevista, doncs, una compareixença. I també per esmentar alguna altra ocasió en què se n'ha parlat en aquesta cambra, en una legislatura anterior, concretament el 3 de desembre del 2014, ja va comparèixer el que aleshores era secretari d'Infraestructures i Mobilitat, el senyor Ricard Font, per exposar un projecte que tot just en aquell moment començava.

La fórmula de la compareixença dona molt més marge per unes explicacions detallades i així ho intentarem fer, amb voluntat de contextualitzar la T-Mobilitat i oferir informació útil per a comprendre i valorar més ajustadament la situació actual. Amb aquest propòsit, a la intervenció, aquesta compareixença, mirarem de respondre quatre preguntes. La primera seria què és i què no és la T-Mobilitat. La segona, quina és la naturalesa del retard. La tercera, com es distribueixen les responsabilitats en aquest retard. I la quarta pregunta que pretenem respondre és en quin punt ens trobem i quines són les perspectives de futur.

Començarem per la primera. La T-Mobilitat és l'actualització i l'aprofundiment del sistema integral de transport públic. No és, com de vegades sembla, la substitució de bitllets magnètics per targetes sense contacte. Encara que això també es produirà, no deixa de ser un element merament superficial de la transformació que ha de comportar la T-Mobilitat. Per tant, parlem d'un profundament del sistema integrat de transport públic. Hem de veure la T-Mobilitat com un conjunt de sis projectes complementaris –ens agrada descriure la T-Mobilitat en base a sis projectes complementaris, que cadascun té un desenvolupament i un ritme propi. I ara els aniré enumerant i explicant, si m'ho permeten.

El primer projecte, el projecte 1. És, efectivament, la implantació d'un sistema de bitlletatge suportat per tecnologies digitals. No hem dit «suportat en targetes sense contacte» perquè, tot i que començarà amb aquests suports, es vol un sistema prou versàtil perquè pugui funcionar amb petites adaptacions a altres suports, d'entrada, amb el mòbil des del mateix moment de la posada en servei, però posteriorment, per alguns títols, per exemple, amb targetes de crèdit, amb què es podrà validar directament, i en el futur, amb tot allò que vagi apareixent amb una base digital, siguin rellotges, siguin polseres, siguin altres estris, totes aquelles novetats que sorgiran, segur que sorgiran sota el paraigua del nou concepte del pagament invisible, que també s'hi pugui adaptar.

Els sis principis d'aquest model tecnològic són els següents. En primer lloc, la interoperabilitat, basada en un veritable sistema d'informació integral d'extrem a extrem, que uneixi des del bitlletatge a la informació a l'usuari. El segon és el rebuig de solucions basades en caixes negres propietàries, entenent com a «caixes negres propietàries» aquelles en què la tecnologia és del proveïdor i en quedarien captius. El tercer principi d'aquest model tecnològic és un sistema modular portable, de manera que pugui incorporar fàcilment noves prestacions. Seria el resum del que els he explicat abans.

En quart lloc, un sistema de seguretat que garanteixi la confidencialitat de dades i el secret de les transaccions econòmiques entre usuaris, operadors i la pròpia ATM. En cinquè lloc, la capacitat d'ampliar-se a nous operadors, nous territoris i nous serveis de mobilitat. I el darrer principi –aquest és molt important–, el control de l'ATM sobre les tecnologies aplicades. No hi ha cap producte de mercat que respongui exactament aquestes característiques que pretenem per a la T-Mobilitat i, per tant, cal desenvolupar-lo específicament. De fet, el punt de partida dels desenvolupaments a realitzar són dues patents internacionals registrades per la mateixa ATM –patents internacionals registrades per la mateixa ATM. Això és el que fa la T-Mobilitat innovadora i singular. I això és com es veurà, o intentaré fer-los veure en la meua intervenció, el que fa que hi hagi reptes que necessiten més temps del previst inicialment per superar-se. Tot això en referència al projecte 1.

El projecte 2. És la implantació dels mecanismes de gestió de les dades massives generades tant pel bitlletatge com pels SAE, que són els sistemes de comunicació telemàtica dels busos amb les centrals per tal d'automatitzar i precisar la informació

per a, i com a mínim, primer, la gestió econòmica del sistema tarifari integrat, tant pel que fa a l'optimització de les compensacions que s'han de produir als operadors com a la transparència dels ingressos tarifaris. En segon lloc, la planificació i la gestió dels serveis d'acord amb la demanda real dels usuaris. I en tercer lloc, la pròpia informació als usuaris sobre l'estat dels seus títols i sobre la disponibilitat en temps real del transport públic. També hi ha amb aquest projecte 2 associat la gestió de la informació, de les dades massives que es generarà amb la T-Mobilitat.

El projecte 3. El projecte 3 és la implantació –segurament aquesta és l'estrella del que representa la T-Mobilitat– d'un nou model tarifari, que suprimeixi l'actual sistema de corones. Les seves característiques principals –les hem explicat en una o altra ocasió– és que aquest nou sistema tarifari, aquest nou model es basarà en la distància quilomètrica. La tarifa es calcularà sobre trams de cinc quilòmetres del trajecte, la distància es determinarà en línia recta i el preu, per tant, serà decreixent a mesura que la distància sigui més llarga. Aquest sistema tarifari quilomètric, amb aquests trams, es complementarà en zones de tarifa única per a cada títol de transport. Les zones de tarifa única tindran la mateixa tarifa en els desplaçaments interns. Tots i cadascun dels municipis del sistema tindran una zona de tarifa única al seu voltant de deu quilòmetres de radi. Per tant, tenim una zona de tarifa única de deu quilòmetres de radi i a partir d'aquí s'arma la tarifa en funció d'aquesta distància quilomètrica mesurada en línia recta i per trams de cinc quilòmetres.

Podrà haver-hi zones de tarifa única de major extensió. Una d'òbvia: el cas de l'àrea metropolitana amb la tarifa metropolitana ja implantada des d'aquest 1 de gener. Per tant, tarifes úniques en aquestes zones de deu quilòmetres al voltant de cada municipi, però també en determinats territoris depenent, evidentment, de la seva configuració i de la seva realitat també administrativa en el cas de l'àrea metropolitana. Un concepte important d'aquest projecte 3, el de la nova tarifa, no incrementarà els preus. No es produirà un reequilibri de preus a causa de la distància. Alguns trajectes, els més distants entre les corones actuals, mantindran preus, i els altres es disminuiran en representar distàncies menors. Aquesta és la previsió que tenim en la configuració d'aquest nou model tarifari.

El projecte 4. El projecte 4 és la implantació d'un model personalitzat de pagament per part de l'usuari, amb possibilitats tant de prepagament com de postpagament, amb descomptes per recurrència, elecció de les vall o bonificacions socials o també

ambientals. Sovint quan expliquem la T-Mobilitat parlem de només el model tarifari, per quilòmetres i per recurrència. Ja veuen que a l'hora d'entrar en més detall del que significa la T-Mobilitat, la formació de la tarifa quilomètrica és un projecte, la formació del model personalitzat amb què s'introdueix el concepte de la recurrència és un altre projecte, el projecte 4.

El projecte 5 és l'escalament d'aquest sistema tarifari al conjunt de Catalunya. Estem parlant de l'àrea de l'ATM, del que és l'actual perímetre que es gestiona a partir de l'ATM, però la voluntat, efectivament, és portar aquest sistema a tot el país, escalar-lo a tot el país. I el projecte 6 és la incorporació del transport públic al model de mobilitat com a servei, el que en anglès es coneix com el *mobility as a service*, l'acrònim Maas. Poder portar tot el que representa la planificació i la gestió del transport públic en aquest model de mobilitat com a servei.

No tots aquests projectes, els sis projectes estan desenvolupats per les mateixes empreses concessionàries o adjudicatàries, ni tots tenen el mateix calendari. Com que els diversos projectes tenen calendaris propis, no es pot dir que tots ells pateixin un retard. Ara bé, el fet que la majoria d'ells necessitin el canvi tecnològic del bitlletatge per a poder-se utilitzar, comporta que un retard d'aquest pugui presentar com un retard el conjunt de la T-Mobilitat. No es discuteix aquesta realitat, no es discuteix que hi hagi un evident retard en aquest element clau, però convé matisar-ho per no endur-se una idea equivocada de la situació. Sis projectes, proveïdors, calendaris diferents. És veritat que pengen del canvi tecnològic del bitlletatge. Un retard en aquest canvi tecnològic ens pot comportar, com de fet està passant, un retard en tota la T-Mobilitat.

I aquest retard, també ho reconeixem, ha provocat escepticisme sobre la T-Mobilitat com un projecte que no acaba d'arribar mai. En tenim culpa perquè hem pecat d'un excés d'anuncis optimistes que després no s'han complert. Per això és inútil combatre aquesta sensació i més val assumir-la com un element addicional de dificultat. Almenys és el que aquest conseller i el seu equip estan fent. Sabem que no podem canviar-la amb paraules i que només començarà a revertir quan comencin a concretar-se resultats. Però per a comprendre millor on som i per què, convé que fem una mica més d'història. Fins ara els he explicat els projectes que conformen la T-Mobilitat. Si m'ho permeten els passaré a relacionar en quin punt, la història, i en quin punt estem ara.

El juliol del 2012, el conseller de Territori i Sostenibilitat, l'honorable senyor Lluís Recoder, va anunciar la decisió d'impulsar la T-Mobilitat en la previsió d'adjudicar el contracte durant el 2013, iniciar proves pilot el 2014 en una roda de premsa al Departament de Territori i Sostenibilitat. El mes d'octubre de l'any següent, del 2013, i amb un altre equip al capdavant de la conselleria, s'inicia el diàleg competitiu per definir les característiques de la licitació. No va ser una licitació feta amb un mecanisme estàndard de definició d'un plec de clàusules, sinó que es va fer a través d'aquest diàleg competitiu atesa la complexitat del que es pretenia. El maig del 2014 el consell d'administració de l'ATM va aprovar treure la licitació, una part significativa del projecte, per un import de 60 milions d'euros. Maig del 2014.

Al concurs només s'hi presenta una empresa, la Societat Catalana per a la Mobilitat,

Fitxer 02

que la coneixem com a SocMobilitat. És una empresa constituïda alhora per quatre proveïdors –Indra, Fujitsu, Moventia i Caixabanc–, als quals es va incorporar posteriorment, amb participacions minoritàries i sense la condició de proveïdors, tres empreses més: TMB, FGC –Ferrocarrils de la Generalitat– i Sermetra.

Més dates. L'octubre del 2014 se signa el contracte amb SocMobilitat. Es preveu, en la definició d'aquest contracte, que la primera fase entri en servei l'octubre del 2016. Convé recordar que la retribució al pagament del contracte no es fa a través de transferències directes de l'ATM o de les administracions públiques que conformen l'ATM, sinó bàsicament a través d'una tarifa de gestió vinculada a les validacions del sistema, i, complementàriament, per les comissions de vendes de títols i per la disponibilitat del servei d'atenció al client, que es valora també en funció d'uns criteris de qualitat que es fixen en el mateix contracte.

Després de les eleccions municipals del maig del 2015, eh?... , passem d'octubre del 2014, que es signa el contracte amb aquestes característiques d'entrada en funcionament, primera fase..., que aquí ja veiem que ens saltàvem el que s'havia anunciat com a entrada en funcionament quan es va presentar, o la novetat al voltant de la retribució del mateix contracte. Següent data és que, després de les eleccions municipals del maig del 2015, l'Ajuntament de Barcelona en primera instància, i l'AMB posteriorment, manifesten la seva disconformitat amb el model de la T-

Mobilitat, tal com està plantejat, la qual cosa provoca una suspensió *de facto* del projecte, atesa la impossibilitat dels concessionaris d'accedir als operadors vinculats a aquestes institucions: TMB o els autobusos que es gestionen des de l'àrea.

Al febrer del 2016, les administracions consorciades a l'ATM es comprometen, de manera fefaent, a trobar un nou consens, que s'aconsegueix, aquest consens s'aconsegueix a l'abril del mateix any, del 2016, i que pot resumir-se en els següents punts. Des de la disconformitat de l'ajuntament, també de l'àrea metropolitana, fins a aquest febrer del 2016, tots aquests mesos lògicament ens els passem treballant, i és en aquell punt en el que es pren la determinació d'arribar a un acord, que es resumeix, hi insisteixo, en els següents punts: un control més explícit de la informació generada pel projecte –bàsicament la direcció pública del CAC i del CGIT, direcció que inicialment es preveia que exercís el concessionari–; la propietat de la informació per part de l'ATM i, per tant, la prohibició d'explotar-la per part de la concessionària o els seus socis, més enllà del que sigui necessari per a la mateixa gestió ordinària de la T-Mobilitat; una singularització de l'àmbit territorial de l'AMB –de l'àrea metropolitana– amb la creació d'un CAC i d'un CGIT metropolitans, que si bé continuen integrats en els generals, queden adscrits a l'AMB –singularització i adscripció a la mateixa AMB–, i, finalment, la creació d'una codirecció del projecte, integrada per l'ATM, que la coordina i la lidera, les dues administracions amb titularitat sobre el transport públic –és a dir, la Direcció General de Transports i Mobilitat i l'AMB–, i els operadors públics d'aquestes administracions, Ferrocarrils i TMB; aquesta codirecció del projecte.

També, en aquest pacte per reprendre els treballs sobre la T-Mobilitat, la validació, per cadascun dels operadors, de les garanties de fiabilitat i funcionament dels equips que s'hagin d'implementar a les seves instal·lacions i el seu material mòbil, la incorporació de títols propis dels operadors al projecte, la possibilitat d'utilització del mòbil i de la targeta bancària com a suports als títols de transport, i la garantia que l'actual concessió no condicionarà les decisions que es puguin prendre sobre el sistema, un cop aquesta venci; no quedar atrapats pel desenvolupament de la feina que estan fent els actuals concessionaris sobre la mateixa T-Mobilitat.

I s'inicia, a partir d'aquest acord i de les bases d'aquest acord, una negociació amb SocMobilitat per adequar el projecte i el contracte originals al nou model consensuat per les tres administracions. L'ATM i SocMobilitat arriben a un acord l'octubre del

2016. I aquest acord comporta: la redefinició del projecte, que estableix, en primer lloc, un nou cronograma –un cronograma de treball per implementar el projecte–, que comença a córrer a partir de l'1 de novembre del mateix 2016. Per tant, és com si poséssim el comptador a zero i comencéssim a comptar totes les fases de treball i implantació a partir de l'1 de novembre del mateix 2016.

Un nou calendari de posada en servei del sistema de cara a l'usuari, que s'estructura en: una primera fase amb els divuit municipis de la corona 1, a partir de l'1 de gener del 2019, encara que s'havia especulat, s'havia arribat a posar sobre la taula que es pogués avançar alguns mesos i que es produís a la tardor del 2018. Aquestes són les informacions que es van donant des de les diverses administracions consorciades, però, en definitiva, el que es negociava amb SocMobilitat és una primera fase –circumscribida als divuit municipis de la corona 1, eh?– a partir de l'1 de gener del 2019 –allò que els deia, eh?, s'hauria d'haver implantat l'1 de gener i és evident que no ha passat. I una segona fase en la resta de municipis de l'ATM, a partir de juliol del 2019.

En tercer lloc –que es va pactar amb SocMobilitat–, l'ampliació de l'abast del projecte, amb actuacions no previstes al contracte inicial; és a dir, ampliàvem l'objecte del contracte. Els operadors van tenir ocasió, durant el temps d'aturada del projecte, d'expressar necessitats que no estaven prèviament contemplades. Aquelles que l'ATM va considerar raonables, que valia la pena que les poséssim sobre la taula van ser: incorporar-se al projecte mitjançant una aportació de 12,2 milions d'euros. A instàncies dels diferents operadors, diverses millores, en podríem dir, que van suposar, també, aquesta aportació de 12,2 milions d'euros.

I, en quart lloc, la indemnització de SocMobilitat pels costos addicionals que li ha ocasionat el retard en personal, en despeses ordinàries o en finançament. I la xifra calculada, d'acord amb els criteris objectius va ser de 12,3 milions d'euros.

El 3 de març de 2017 –ja passen de nou uns quants mesos–, se signa l'addenda. Ho vam fer en forma d'addenda al contracte original amb SocMobilitat, que modifica el calendari i aporta el que estava vigent fins ara.

Per tant, des de l'octubre del 2014 –i això és a tall de resum–, data de l'adjudicació del contracte, hem viscut vuit mesos de treball, divuit mesos d'aturada per recompondre el consens, l'aproximació al projecte de les diverses administracions

consorciades, set mesos de recomposició dels equips per part de l'empresa concessionària, per part de SocMobilitat i de les diverses empreses que en formen part, i divuit mesos de treball.

El que ha passat des de l'octubre del 2014, hi insisteixo, són vuit mesos de treball, divuit mesos d'aturada per a la recomposició de la posició entre les administracions consorciades, set mesos de recomposició d'equips per part de l'empresa concessionària i, de nou, divuit mesos de treball.

De tota manera, i és evident, el segon calendari tampoc no s'ha satisfet tal com estava previst. Les causes, a entendre de l'ATM –s'ha parlat tant en el Comitè Executiu de l'ATM com al Consell, també, d'Administració de la mateixa ATM– són imputables a l'empresa concessionària i s'expliquen per diversos motius. En primer lloc, el retard a posar novament operatius els equips de treball, després de signar l'addenda. La justificació donada per l'empresa és que els equips que havien quedat, diguem-ne, ociosos, a mitjans del 2015, van desmuntar-se, per qüestions d'operativitat, i que es van haver de formar de nou, sovint amb gent sense coneixement previ del projecte. En tot cas, l'ATM ho pot comprendre, però no ho accepta com a excusa vàlida.

En segon lloc, un excés de confiança. Sí, un excés de confiança en les previsions dels desenvolupaments tecnològics previstos al contracte. Els ha costat més temps definir-los en el seu abast real, i també s'ha allargat el temps necessari per obtenir les múltiples certificacions que han de tenir els diversos dispositius i que són la garantia mínima de qualitat.

En quart lloc, la dificultat d'adaptar-se a un entorn de governança complexa –que la tenim, que és així–, especialment per a la interlocució amb administracions i operadors molt diversos en les seves característiques funcionals, en les seves dimensions i també en les seves cultures corporatives.

En [# cinquè lloc], l'exigència que els plans de proves no poden escurçar-se ni simplificar-se. L'exigència de l'ATM cap a SocMobilitat que els plans de proves no poden, hi insisteixo, escurçar-se ni simplificar-se, i que, en conseqüència, han d'atendre necessàriament les condicions que fixi cada operador, atès que aquest és l'últim responsable dels equips que hi hagi als vehicles i als centres de control.

En aquest escenari, tant l'ATM com els operadors i les administracions, especialment els integrats a la codirecció del projecte –aquella codirecció que va quedar definir de nou, a partir del treball que es va fer després de les eleccions municipals del 15–, han dedicat intel·ligència i recursos humans per fer front a les dificultats que anaven apareixent. En aquest sentit, és just que en seu parlamentària reconegui públicament el compromís amb el projecte que han mostrat els directius i el personal tècnic, sobretot de TMB i de Ferrocarrils de la Generalitat, en primera línia de corresponsabilització al ser codirectors, però igualment de Renfe, de l'empresa Tram i de les companyies d'autobusos integrades al projecte «Bus embarcat». Òbviament, també les administracions titulars d'aquests serveis, la mateixa Direcció General de Transports i Mobilitat, i la Direcció de Mobilitat de l'Àrea Metropolitana.

Els motius adduïts per l'empresa concessionària pel retard entren dins la problemàtica pròpia d'operacions d'aquesta magnitud, d'aquesta complexitat. De totes maneres, això no els eximeix de responsabilitats, com intentarem explicar més endavant.

L'ATM, exercint la seva tasca de supervisió i control, va adonar-se abans que ningú que el ritme de desenvolupament del projecte impedia complir els terminis previstos. I així ho va anar advertint reiteradament a l'empresa. Des de març del 2017 a novembre del 2018, l'ATM va enviar a SocMobilitat trenta-sis avisos oficials advertint-los d'endarreriments que s'havien detectat. I fins i tot es van obrir set expedients de penalització, dels quals dos són fermes, un compta amb un recurs contenciós per part de l'empresa concessionària, i els altres quatre es troben en diferents fases de tramitació.

No obstant això, era evident que ni la pressió ni la coerció serien suficients per recuperar ni el temps perdut ni el temps afegit respecte a les previsions internes. Per això, la Direcció General de l'ATM, del consorci de l'ATM, va explicar la situació a les administracions consorciades perquè avalessin la prioritització dels nivells de qualitat necessaris per fer el salt endavant que pretén la T-Mobilitat per davant del calendari. Vam demanar, efectivament, des de la Direcció de l'ATM a les administracions consorciades, que prioritzéssim qualitat per sobre de calendari. Amb aquest propòsit, al desembre de 2017, l'ATM va demanar als proveïdors que

determinessin –a cadascun dels proveïdors– ells mateixos, cada proveïdor, quan estaven en condicions de complir amb els objectius del contracte.

Se'ls va posar com a condicions garantir en tot moment la qualitat operativa del sistema de transport; en segon lloc, introduir els marges necessaris perquè nous inconvenients no generessin nous retards –n'hi poden haver, de nous inconvenients, però posar-hi els marges perquè no signifiquessin nous retards–; distribuir el risc de la posada en servei, en comptes de concentrar-lo, i considerar la primera fase no ja només per als divuit municipis –els divuit municipis de la corona 1–, sinó per als trenta-sis de l'AMB. Aquests van ser els condicionants que vam posar sobre la taula i vam demanar als concessionaris, a les mateixes empreses concessionàries que ens responguessin.

Amb tot això preteníem que el calendari fos el resultat natural d'avaluar les necessitats de totes les accions que cal dur a terme en el projecte; és a dir, el que demanàvem és construir el calendari d'una altra manera.

L'Octubre de 2018, l'empresa concessionària va presentar una nova proposta de calendari, que simplificada és la següent. La primera fase, a posar en servei en el primer semestre del 2020, inclou els trenta-sis municipis de l'AMB, títols il·limitats – T-més, T-trimestre, tots els que formen l'actual gamma de l'ATM–, suport en plàstic i mòbil, centre d'atenció a la ciutadania –el CAC–, centre de gestió per a la informació del transport –el CGIT–, canals de venda via internet, aplicacions de mòbil i punts d'atenció als operadors. I una segona fase, a posar en servei en el segon semestre del 2010, que inclou: tots els altres municipis de l'ATM –ja no estem parlant dels trenta-sis de l'àrea metropolitana, sinó de tots...

Fitxer 10CT3.docx

...tots els altres municipis que formen part de l'àrea ATM, títols multiviatge, suporten cartró, i canals de venda amb màquines expenedores.

Després de completar la segona fase, es procediria a l'apagada magnètica. Hi ha d'haver un moment en què des de l'ATM s'ordini l'apagada magnètica i passem a l'era digital, a l'era de la T-Mobilitat. El novembre de 2018 el director general de l'ATM, el senyor Pere Torra, va acceptar el nou calendari i va obrir el procés de

reequilibri del projecte, que s'està duent a terme en l'actualitat. És el punt en què ens trobem actualment. El propòsit d'aquest procés és determinar a través del contrast tècnic de dades l'import econòmic amb què SocMobilitat ha de compensar l'ATM pel retard. Repeteixo: l'import econòmic amb què SocMobilitat ha de compensar l'ATM pel retard. Aquest import econòmic ha d'incorporar tant els costos addicionals que representa per a l'ATM el manteniment del sistema de bitlletatge magnètic com les penalitzacions pròpies d'un retard d'aquesta naturalesa. Per una banda hi ha el retard i per l'altra el manteniment de les condicions actuals de prestació del servei de transport públic.

Encara que aquestes noves dates semblen llunyanes, el projecte de canvi tecnològic del bitlletatge va fent passes endavant que són molt significatives, i les vull destacar. Durant un període extens la validació sense contacte conviurà amb la validació magnètica, però per ser possible caldrà substituir els que s'anomenen pupitres als autobusos i les validacions tant de busos com dels diferents modes ferroviàries per uns equips que tinguin aquesta doble funcionalitat. En aquests moments tots els operadors que presten servei a l'àmbit de l'AMB ja estan realitzant proves pilot dels nous equips per a la funcionalitat magnètica. Com que els resultats són satisfactoris, es preveu que el segon trimestre d'enguany, del 2019, comenci la substitució massiva de tots els equips pels nous, d'aquests pupitres. De fet, a hores d'ara ja es disposa de 740 pupitres fabricats dels 3.400 necessaris. Com que el ritme de fabricació és aproximadament d'uns 50 a la setmana, els estocs creixen a un ritme adequat per complir amb aquesta data que els anunciava fa un moment.

S'ha començat també, en la línia d'aquests avanços significatius, a obtenir les certificacions de marcatge CE, de marcatge E, NFC i EMV. Com s'ha dit abans, això no és fàcil. Tenim 23 grups d'equips que cal homologar per separat, i en aquests moments ja n'hi ha certificats 7 dels 23. Però aquests 7, que en xifres són pocs respecte al 23, cobreixen el 70% de les unitats que cal instal·lar. N'hi ha de pendents, però fa tres mesos pràcticament no en teníem cap, i per tant un avanç molt i molt significatiu.

Fora del contracte amb SocMobilitat també calia desenvolupar les aplicacions, les app, perquè el mòbil pugui actuar com a suport del títol de transport, és a dir, que es pugui validar acostant el mòbil a la validadora. L'ATM va fer un altre concurs, separat del de SocMobilitat, del que té adjudicat SocMobilitat per al desenvolupament de part

de la T-Mobilitat, per a aquesta funcionalitat, i l'aplicació ja ha estat lliurada, ja la tenim. Igualment, està a punt l'aplicació per a la recàrrega de suports en plàstic mitjançant mòbil. Per tant, hem avançat també en tot el que és la tecnologia d'aplicacions per avançar en el projecte de la T-Mobilitat.

I d'altra banda, l'ATM ja ha publicat les condicions d'habilitació d'empreses proveïdores pel que fa, per un costat, a les targetes sense contacte, tant de cartró com de plàstic, i per una altra pupitres i validadores, que ara que el contracte amb SocMobilitat incorpora el proveïment de les necessàries per als serveis existents en el moment del contracte s'obre la possibilitat que hi hagi altres proveïdors per a necessitats futures. I això ja ho tenim en marxa amb aquestes condicions d'habilitació.

Igualment, més avanços. L'ATM ha adjudicat la posada en servei d'un laboratori d'interoperabilitat que ha de donar resposta als reptes tecnològics que puguin sorgir i siguin d'interès per a la T-Mobilitat. Aquest laboratori ha d'estar sempre, doncs, atent a reptes que vagin sortint i que puguem incorporar en el projecte de T-Mobilitat.

I de cara a atendre els usuaris en la nova etapa ja ha estat també habilitat l'edifici a la Gran Via que acollirà tant el centre d'atenció general com el metropolità. Recorden que n'hi haurà un d'específic per a l'AMB, tots dos amb seu a aquest edifici de Gran Via.

Pel que fa a la implantació dels mecanismes de gestió de les dades massives generades tant pel bitlletatge com pels SAE, cal dir que la part corresponent al bitlletatge correspon al projecte de SocMobilitat, i per tant subordinat als canvis de calendari, però, pel que fa a l'adequació dels SAE a les noves condicions, l'ATM està ultimant els estàndards que haurà de tenir.

Pel que fa a la implantació del nou model tarifari, i la d'un model personalitzat de pagament per part de l'usuari, per tant tarifa quilomètrica i tarifa per recurrència, que no estava previst a partir del 2021, data que es manté, també s'ha produït avanços significatius.

Del pas del sistema de corones al sistema quilomètric s'han completat els estudis tècnics del model. I de fet, amb l'entrada en servei de la tarifa metropolitana el passat 1 de gener, ja la tenim en marxa, s'ha iniciat una experiència pilot de gran dimensió,

suportada encara en el bitlletatge magnètic però que posa en pràctica un dels components principals del nou model. Per això quan la vam presentar en seu de l'ATM, i va ser presentada tant per part de l'Ajuntament de Barcelona, com de l'AMB, com també del Govern de la Generalitat, de fet les administracions consorciades, la vam explicar com una primera passa per a la implantació de la T-Mobilitat, i l'explicació és aquesta. És una experiència pilot de gran dimensió, suportada efectivament al bitlletatge magnètic, però en definitiva experiència pilot, de la mateixa naturalesa del que significarà la nova tarifa i el suprimir les actuals corones. El sistema aguanta, i ha comportat doncs increments de l'ús del transport públic prou significatius.

També hem avançat en la substitució dels títols estàndards. Hi ha estudis preliminars elaborats que inclouen el disseny de l'algoritme de recurrència, gràcies al qual el preu del viatge anirà disminuint progressivament a mesura que es repeteixi més vegades en un període determinat de temps.

De l'escalament del sistema tarifari integrat al conjunt de Catalunya, l'ATM, per encàrrec de la Generalitat, ha realitzat l'inventari d'equips que cal instal·lar o modificar i ha redactat el plec per poder licitar el seu proveïment a través de mecanismes de lísing.

I finalment, pel que fa a la incorporació del transport públic al model de mobilitat com a servei, el MAS, [# 7:42], s'ha pres la decisió que la T-Mobilitat estigui adaptada per facilitar la integració del transport públic com a eix vertebrador d'aquesta nova concepció dels serveis de mobilitat.

Aquestes són les explicacions descriptives, temporals, descriptives, fins a cert punt valoratives, també, de la situació del projecte, i per acabar aquesta primera intervenció els voldria fer un resum.

El projecte de la T-Mobilitat és un salt endavant en la integració del transport públic, i no es pot reduir a la substitució del bitllet magnètic per la targeta sense contacte. El canvi tecnològic del bitlletatge és crucial perquè en altres desenvolupaments de la T-Mobilitat puguin aplicar-se, i aquest canvi, que de fet és una de les primeres peces adjudicades a SocMobilitat, pateix un retard en la seva execució, això és innegable. Tot i que aquest retard és atribuïble a causes pròpies d'un projecte d'aquesta magnitud, s'han iniciat els tràmits perquè la concessionària en compensi

econòmicament l'ATM. I en qualsevol cas, la qualitat de la transformació tecnològica està i serà la ratlla vermella del projecte. En cap cas admetrem la seva disminució per accelerar, per així accelerar els terminis. I encara que admetem que el crèdit és escàs, atesa l'experiència haguda amb els anuncis fets sobre el projecte, la confiança que aquest calendari és compatible es deu al grau de desenvolupament del projecte que els he explicat que fa que els punts crítics s'hagin resolt o estiguin en vies de resoldre, de manera que les incerteses existents s'han reduït considerablement, i que per tant les dates que hem anat posant sobre la taula al llarg d'aquesta legislatura, en alguna o altra ocasió, ja sigui en seu parlamentària o en compareixences davant dels mitjans de comunicació, entenem que es podran complir.

Aquesta seria la primera intervenció, president, i quedo lògicament a disposició dels grups parlamentaris.

El president

Gràcies, honorable senyor conseller Calvet.

Ara és el torn dels grups parlamentaris, i en primer lloc té la paraula la diputada, la il·lustre senyora Marina Bravo, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans. Quan vulgui, diputada.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, president. Bueno, es la última comisión en la que estoy esta semana, y no quería cerrarla sin condenar rotundamente los hechos que sucedieron el pasado sábado día 26 en Torroella de Montgrí, donde un diputado de este Parlamento y otros representantes municipales pues fueron víctimas de una agresión violenta por motivos claramente políticos, y pediría al resto de grupos que si es posible se unieran a esta condena.

Bueno, bien. Sobre la cuestión que nos trae aquí, la T-Mobilitat, bueno, esta mañana teníamos ATLL, ahora tenemos la T-Mobilitat. Son ejemplos de cuestiones complejas, con problemas, con sobrecostes, con retrasos, con dificultades, muchas veces judicializados, que cuando les ocurren a otros, pues ustedes siempre dicen que en caso de que la gestión fuera del Govern de la Generalitat pues nunca pasarían, no los tendríamos, y que en todo caso la gestión sería, pues, perfecta, sin

retrasos, sin problemas, sin sobrecostes, y todo sería maravilloso. Y no lo quieren ver, pero las evidencias demuestran todo, todo, todo lo contrario. El ejemplo de esta mañana era uno y el de esta tarde es otro.

Al menos en esta ocasión, como mínimo, no niegan que haya habido unos retrasos en la implantación de la T-Mobilitat. De todas formas, era demasiado evidente como para negarlos, y hay numerosa documentación que así lo certifica. En diciembre de 2014 nos decía aquí, en sede parlamentaria, el señor Ricard Font, entonces secretario de Infraestructuras, que comenzaría a funcionar en 2016. Hemos visto también anuncios de 2017. A mí misma, en una pregunta parlamentaria de 2017, se me respondía que la puesta en servicio sería para el área de la ATM en 2018 y se extendería a toda Cataluña en 2019, eso mismo se me decía por escrito en respuesta a una pregunta parlamentaria, y hoy nos da nuevas fechas.

Desde luego se lo agradecemos. Creo que la T-Mobilitat es, como usted bien dice, un proyecto en el que el baile de fechas genera ya una total desconfianza, creo que justificada, y el hecho de que se detalle y se expliquen con mayor precisión cada uno de los puntos y cada uno de los problemas que ha habido pues hace que al menos podamos cada uno de nosotros pues recomponer un poco la credibilidad que le damos a las fechas que se dan ahora mismo.

Nos decía que el proyecto de la T-Mobilitat incluye retos que necesitan más tiempo del previsto inicialmente. Le pregunto: ¿cree que se fue imprudente en las previsiones iniciales, en los plazos que se daban inicialmente de dos años, de 2014 a 2016, que era cuando estaba previsto implantarse, o cree que de no haber habido este vaivén de posicionamientos políticos, también con el cambio del Ayuntamiento de Barcelona y muchas otras cuestiones, el plazo original era viable? Es cierto que es un proyecto nuevo y que muy probablemente muchos de los problemas a los que se tenía que hacer frente pues fueron descubiertos sobre la marcha. Entonces, me gustaría saber si cree que el grueso de los retrasos se debe a los vaivenes políticos, políticos o de posicionamiento sobre el proyecto, o se debe a la complejidad en sí del proyecto, porque nosotros creemos desde luego que estos vaivenes no le hacen ningún bien.

Otras preguntas que teníamos. Nos ha hablado de cambios en el objeto del proyecto e incluso de cambios en cuestiones bastante fundamentales, que han hecho variar

el presupuesto del mismo, de los 12 millones más 12 referentes a la parada, y el hecho de que se haya contemplado una indemnización, un sobre coste de más de 12 millones, que es una parte muy importante sobre el presupuesto inicial al adjudicatario, pues nos hacen plantearnos si no son cambios suficientemente significativos como para hacer una nueva licitación, o consideran que ninguno de ellos lo ha sido. Es una de las preguntas que también planteábamos.

Otras preguntas. Ahora nos dicen que se pedirá indemnización a la..., bueno se pedirá indemnización o la penalización que corresponda por los retrasos a

Fitxer 4

...concesionaria, pero entendemos que se asumirá la parte de responsabilidad, desde luego, de los meses de parada, de las dificultades para retomar el proyecto y de, evidentemente, todas las dificultades que habrá supuesto para las empresas el adaptarse a estos cambios que –entiendo– habrán tenido que aceptar.

No sé si la penalización se va a aplicar únicamente por el retraso, sin tener en cuenta todos estos condicionantes, o de qué manera se va a hacer; si va a ser un acuerdo con la empresa, si va a haber algún tipo de negociación, o si se va a pretender imponer, como ha ocurrido con ATLL, con lo cual seguramente acabaremos en una nueva judicialización.

En fin, estas eran las principales preguntas. Agradecerles, eso sí, que nos contara tantos detalles, no solo sobre los retrasos y sobre la variación del proyecto sino también alguno nuevo que hemos conocido sobre la tarificación, que creo que también genera mucha curiosidad en un proyecto sobre el que hemos conocido mucho menos de lo que creo que se debería conocer.

Gracias.

El president

Gracias, diputada. Ahora es el turno..., del Grup Parlamentari de Socialistes i Units per Avançar, i té la paraula l'il·lustre senyor diputat Jordi Terrades. Quan vulgui, diputat.

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, president. Agrair la compareixença del conseller per explicar en quin estat es troba la T-Mobilitat, també del seu equip.

Aquest és un projecte que el meu grup parlamentari hi va mostrar el seu acord des de l'inici pel canvi de model que significava; només hi vam posar un però, que el vam anunciar des de l'inici, que és com es tractarien les dades i la confidencialitat de les dades. Nosaltres vam apostar des de l'inici que fos l'Autoritat del Transport Metropolità qui garantís i controlés aquesta confidencialitat, aquí va haver-hi algunes discrepàncies amb l'anterior secretari d'Infraestructures; bé, al final hi ha hagut la modificació que es va produir l'any 2015.

Ara, dit això, jo crec que la gestió per acabar d'implementar la T-Mobilitat ha mostrat..., tenia un adjectiu que no el farà servir, perquè vull ser positiu en aquesta intervenció, però sí que mostra la lentitud, eh?, en els ritmes de desenvolupament d'aquest projecte tecnològic.

Vostè ens ha parlat de la complexitat. Jo no ho dubto, però en aquesta era digital, si se'm permet, exponencial a la qual estem sotmesos, eh?, o en la qual estem entrant, jo no m'imagino processos de la mateixa complexitat, o encara superiors, com per exemple els bancaris, com per exemple les transaccions econòmiques que si en aquests moments ja s'estan produint a través de suports no magnètics digitals, etcètera, si haguéssim hagut d'esperar, eh?, que aquests desenvolupaments tardessin tant com el que està tardant la T-Mobilitat. Hauríem obturat el sistema, eh?, els mercats.

Per tant, no acabem de compartir aquesta posició en certa manera justificativa, complaent, de que com que hi ha aquesta dificultat tecnològica a implantar el tema, doncs, per això hem anat retardant la seva implementació.

En seu parlamentària –vostè també ho ha recordat– l'any 2014 s'anuncia que la T-Mobilitat en la seva primera expressió entraria en funcionament l'any 2016, a mitjans del 2016, eh? Hem anat veient anunci sobre anunci que això s'anava retardant. De fet en aquests moments hauria d'estar ja en funcionament una part de la T-Mobilitat; no ha estat possible, vostè va anunciar –i avui ens ho ha confirmat– que com a mínim fins a finals del 2020 no entrarà en funcionament... estem parlant de cinc anys de retard, eh?

Per això li deia que no acabem de compartir, eh?, amb vostè aquesta diagnosi que la complexitat tècnica ens porta en aquest retard de cinc anys. Encara que entremig hi hagin hagut nous requeriments. A l'empresa privada, eh?, al sector privat, quan s'introdueixen nous requeriments tecnològics digitals ja li asseguro jo que són bastant més ràpids, en aquest cas, que el Govern de la Generalitat a l'hora de treure els seus productes.

I aquí estem parlant d'un nou canvi que el que ens ha de garantir –o el que ens hauria de garantir– és un millor transport públic, la captació de més usuàries i més usuaris en el sistema, la disminució, per tant del vehicle privat en les grans aglomeracions metropolitanes del país... En definitiva, també, un instrument per treballar o per mitigar o per adaptar-nos millor al canvi climàtic.

Ens ha explicat –aquesta és una pregunta que li vull formular– que aquests nous requeriments que es van produir i les compensacions per ingressos no complerts han provocat, aproximadament, un 41 per cent d'increment respecte a l'adjudicació inicial –hem passat d'uns 58 milions del cost d'adjudicació a un sobrecost del voltant d'aquests 24 milions i escaig que ens parlava; és a dir, això pràcticament és un 41 per cent–; el que li voldria preguntar és si aquest nou retard que ja tenim, i que ens portarà a finals del 2020, implicarà compensacions a l'empresa concessionària, SocMobilitat –no tant perquè hi hagi nous requeriments o no, sinó pels ingressos no produïts en tot aquest període, eh? *(Pausa.)* Veig que em diuen que no, per tant deixin que els formuli la pregunta d'una altra manera: per què si ara no es produeixen sí que en la primera modificació contractual es van produir aquests retards? Seria bo, també, conèixer-ho, eh?

Després de l'anunci que el conseller va fer fa uns mesos d'aquest nou retard, s'havia produït –com a mínim al meu grup parlamentari, m'imagino que a la resta també– una certa inquietud de si la responsabilitat estava a la banda de l'Administració o a la banda de les empreses, eh? Hem de deduir, o dedueixo jo, que els problemes s'han produït en algunes de les empreses adjudicatàries d'aquests sis projectes tecnològics, no sé si a totes, si en tot el desenvolupament tecnològic de cadascuna de les adjudicacions que estaven previstes o només en algunes d'elles; per tant, si aquesta compensació que vostès els demanaran per incompliment de contracte serà en el conjunt de la concessionària, SocMobilitat, o només en algunes de les empreses que no han complert aquest ritme.

I, finalment, recordar-li que el Ple de la setmana passada del Parlament, més enllà dels anuncis que vostè ens ha formulat, diguem que va acordar un mandat parlamentari en el Govern justament de complir aquests ritmes, eh? Implementació com a màxim el 2020, nou model tarifari el 2021. Esperem que aquesta vegada sí que es compleixi i que no tinguem cap més ensurt de recorregut, perquè aquest és un model que crec que val la pena implementar-lo com més aviat millor, perquè anirà en benefici del conjunt del transport públic del país.

El president

Gràcies, senyor diputat. Ara és el torn del Grup de Catalunya en Comú Podem. És la paraula de l'il·lustre senyor diputat David Cid. Quan vulgui, senyor diputat.

David Cid Colomer

Bé, en primer lloc, conseller, agrair les seves explicacions. Miri, jo crec que també em sap greu que..., deixi que li digui així, però vostè ha de donar la cara avui per un projecte que és un nou desastre del seu Govern, eh? Fem una continuïtat, tot i que vostès de vegades ho intenten amagar, amb els seus governs –amb l'anterior i amb l'anterior– i avui vostè, doncs, ha de donar la cara aquest matí pel primer desastre, que és l'ATLL del senyor Recoder, i a la tarda pel segon desastre, que és la T-Mobilitat, també del senyor Recoder –ara, que més que de T-Mobilitat crec que estem parlant ja de la T-Aturada o no sé si de la T-Gripada, perquè portem molts anys amb aquest projecte damunt de la taula.

Sí deixi'm dir –i no se m'enfadi– que crec que vostè pot passar també a la història com el conseller que fa anuncis de dates i totes se li retarden, perquè també vostè va dir que entraria en marxa, l'impost sobre cotxes contaminants, l'1 de gener del 2019, i això tampoc passarà, i en tot cas la T-Mobilitat també se li retarda. I per tant, bé, jo tinc la sensació que vostès són el Govern que van tard i malament, i tinc la sensació que també demostra una certa incapacitat per part d'aquest Govern, d'aquest desgovern, d'aquesta manca de lideratge, d'aquest caos en què vostès viuen instal·lats una mica en el dia a dia i que expressa en alguns projectes que jo crec que substancials i que són importants a nivell de país, no?

Com vostè ha dit, la T-Mobilitat havia d'entrar en funcionament l'any 2017 i és veritat que es va produir un primer retard, que a més a més va suposar, en aquest cas, uns sobrecostos –de 12 milions d'euros pels nous requeriments i 12 pel retard, la

compensació de l'empresa–, però no va ser fruit del caprici, de l'entrada d'una nova majoria, en aquest cas, a l'Ajuntament de Barcelona o a l'ATM, sinó de com s'havia fet el contracte i del desastre i –al meu entendre– d'algunes condicions vergonyoses o vergonyants que, no?, existien en el contracte inicial, fet en aquest cas pel seu Govern. La primera: una de les coses que es van demanar –vostè no hi ha fet esment i jo crec que és molt important– és que es va eliminar l'exclusivitat, en aquest cas per part de La Caixa, de la comercialització dels títols de transport, la qual cosa nosaltres creiem que això era un element absolutament distorsionador de l'entrada en marxa de la T-Mobilitat.

Un segon element –vostè hi ha fet referència i també hi ha fet referència el senyor diputat Terrades, que jo crec que és molt important–, que és sobre la necessitat de recuperar el control públic de les dades, que això no existia en el primer contracte – és a dir, del *big data*, de totes les dades de mobilitat generades– i que crec que és important que això estigui en mans dels operadors públics i no dels operadors privats.

I la tercera, que també era un altre dels elements que també s'ha de posar damunt de la taula i que vostè no hi ha fet referència, que era també recuperar la gestió pública dels centres d'atenció al client, que això el contracte inicial que vostès van posar en marxa, en aquest cas amb l'empresa concessionària, doncs, no ho recollia.

Per tant, hi insisteixo: no era un caprici per part d'una determinada majoria, sinó que nosaltres enteníem i seguíem entenent que vostès van fer un contracte en certa manera, jo diria, molt favorable cap a l'empresa concessionària, que nosaltres en tot cas volíem revisar, no?

També deixi'm que li ho digui: jo crec que la seva manca de lideratge..., és veritat que avui vostè ha fet una explicació molt extensa, no li ho negaré, i ha donat molta informació, però crec que arriba tard. És a dir, vostè ha trigat tres mesos a explicar-nos el que avui ens ha explicat, perquè vostè va fer l'anunci que no entrava en marxa la T-Mobilitat en el calendari que estava previst en el marc d'una roda de premsa, en aquest cas, de l'ATM, en la qual vostè presentava la tarifa plana, que crec que és una bona notícia, especialment per als municipis de l'Àrea Metropolitana, però vostè va deixar anar aquesta bomba i va fer, allò, un fos a negre en el qual ni els grups parlamentaris ni els mitjans de comunicació vostè explicava si la responsabilitat

corresponia a la Generalitat, si la responsabilitat corresponia a l'empresa, o què és el que estava passant amb la T-Mobilitat, i per tant hem hagut de trigar tres mesos que vostè en seu parlamentària, doncs, pugui explicar què és el que ha passat, amb la T-Mobilitat. Jo no crec que sigui la millor manera d'actuar, no crec que sigui la millor manera d'actuar, evidentment, des d'una manera transparent, no?

I, en el fons, també deixi'm que li ho digui: vostè avui està aquí compareixent, entre altres coses, perquè va haver-hi grups parlamentaris que vam sol·licitar la seva compareixença; no està compareixent *motu proprio*, i jo crec que després d'anunciar que la T-Mobilitat es retardava fins l'any 2021 a mi m'hauria agradat, i crec que hauria sigut més comprensible, que el conseller de Territori i Sostenibilitat hagués demanat *motu proprio* la compareixença en el Parlament de Catalunya, no que l'haguessin de demanar grups, que s'hagués de votar –és cert que els grups que formen part de la majoria del Parlament hi van votar a favor, però en tot cas no va demanar la compareixença *motu proprio*, no?

Jo i volia fer també algunes preguntes; algunes les ha respost, però també les hi vull reformular. La primera és: jo volia preguntar-li qui és el responsable d'aquest retard. Vostè avui ha dit que, en tot cas, el responsable d'aquest retard són només les empreses concessionàries; també li ho vull dir: la Generalitat té alguna responsabilitat o no en té cap, en aquest retard? També per conèixer-ho, no?

La segona és –també la hi ha fet el senyor Terrades, que vostès deien que no– si aquest nou retard suposarà, no?, un nou sobrecost en la T-Mobilitat. Vostè deia que no; en tot cas, també ens agradaria que ens ho confirmés de viva veu.

La tercera és: des de quan sabia que existia, vostè, aquest retard, o ho sabia també, en aquest cas, el seu departament? I per què va trigar tant a fer-ho públic, i per què ho va acabar fent públic a l'octubre del 2018 si, com vostè explica avui, havien enviat, no?, diferents requeriments a l'empresa concessionària –ha dit que crec que fins a trenta-sis al llarg del 2017 i el 2018? Doncs, per tant, també per què no va alertar públicament i va situar una pressió sobre les empreses concessionàries, no?

La quarta és si creu que existeixen desacords entre les empreses que formen, en aquest cas, SocMobilitat, i si té a veure amb aquest retard, també, la manca de determinades empreses d'abocar-hi els recursos que es necessiten per impulsar aquest projecte i dedicar més esforços a litigar jurídicament per aconseguir millores

en el contracte que no pas a desenvolupar la mateixa T-Mobilitat, o fins i tot situacions determinades d'empreses que estan en expedients de regulació que formen part de la T-Mobilitat. Crec que és un tema rellevant, perquè després també li vull preguntar si creu que aquest projecte al final acabarà..., no?, si l'empresa concessionària té capacitat realment per acabar aquest projecte, que també crec que és una cosa que ens hauríem de preguntar, no?

També, la cinquena pregunta...

Fitxer 05

jo li volia fer és... Vostè deia que bàsicament és un problema centrat, en aquest cas en l'empresa concessionària, que la Generalitat, pel que dedueixo de les seves paraules, no en té cap responsabilitat, o gairebé cap responsabilitat, però també li volia preguntar alguna informació que ha sortit publicada si és certa o no, per què va trigar tant, en aquest cas la Generalitat, a resoldre la creació dels sistemes per habilitar els proveïdors o fabricants de la targeta, que això no es va produir fins el juliol del 2018, segons tinc entès o segons es va publicar, i si això ha tingut o no ha tingut algun efecte en el retard de la posada en marxa de la T-Mobilitat.

La sisena cosa que li volia preguntar, és evident, vostè ho ha dit, també ha transcendit públicament, que l'ATM ha sancionat l'empresa concessionària amb dues sancions. Vostè deia que n'hi ha fins a set requeriments o set expedients, dos dels quals són fermes, si no vaig errat, per un valor de 120.000 euros. Jo li voldria preguntar també en aquest sentit dues coses. És a dir, quin creu que hauria de ser el valor de compensació en aquest cas, que s'hauria de reclamar a l'empresa concessionària? Si ho tenen estudiat, si ho estan treballant, si ho tenen determinat, a quant creu que pot ascendir aquest valor de compensació per al retard de dos anys. I l'altra és si creu que hi ha motius o no per rescindir el contracte. És a dir, si el grau d'incompliment, en aquest cas per l'empresa concessionària, ha arribat al punt en què creu que s'hagi de rescindir el contracte, no?

I finalment també el que li deia abans. És a dir, creu que l'empresa concessionària té la capacitat per acabar portant a la viabilitat absoluta i que acabi implementant de manera real la T-Mobilitat? Crec que és una de les coses també que ens hem de preguntar.

La setena cosa que li volia preguntar és si creu que realment el nou calendari es complirà, o estem davant de la possibilitat que aquest calendari no es compleixi i que hi hagi nous retards. No és la primera vegada sinó que seria la tercera vegada que això succeeix, també li vull dir. Que siguem prudents amb el calendari, també li faig aquest suggeriment. Ho dic perquè no ens torni a passar, o no li torni a passar, el que ja li va passar amb determinats temes, que els anunciem en una data concreta de manera molt contundent, i al final el temps ens acaba passant per sobre.

La vuitena cosa que li volia preguntar és si creu que aquest retard de la T-Mobilitat perjudica Barcelona com a capital innovadora en la mobilitat, com a referent de la mobilitat. Vostè sap a més que Barcelona ha estat designada com a capital de la mobilitat europea en una agència europea. Si creu que això també debilita la projecció de Barcelona en el marc del Mobile World Congress, per tant, si creu que aquest retard, en tant que teòricament Catalunya havia de liderar l'aposta per la T-Mobilitat, doncs, en aquest cas, si això hi afecta o no afecta, i si estem perdent lideratge en aquest sentit. Ho dic perquè davant de ciutats com Londres, París, Saragossa o Madrid, que ja tenen aquest sistema, que pel que sembla, a nivell de Catalunya trigarem bastant a tenir-ho en marxa. Jo no dic que siguin sistemes exactament iguals, però...

(Veü de fons.)

No, no he dit que siguin exactament iguals, però evidentment, és veritat que estem amb un sistema de pagament magnètic quan la majoria de ciutats ja no funcionen amb un sistema de pagament digital, i vostès també d'això sempre n'han fet bandera, per tant, els vull preguntar si tenen alguna cosa a veure, o això no passa res i, per tant, tot correcte i circulem, que és el que crec que els preocupa.

Finalment, jo crec que al final...

El president

Li queden trenta segons, diputat.

David Cid Colomer

Només li volia fer una proposta també en positiu, i crec que va en la línia del que vostè també plantejava. Jo crec que un dels temes més positius, en aquest cas, de la posada en marxa de la T-Mobilitat, és la possibilitat de redefinir el sistema de

corones, i en aquest cas també el sistema tarifari. Vostè avui ha posat damunt de la taula com dimensionen vostès aquest sistema: per quilometratge, va amb distàncies de cinc quilòmetres, amb zonificacions de deu quilòmetres?

Crec també, jo crec que estaria bé que això ho treballéssim conjuntament, en grups, de la mateixa manera que s'està fent amb la vinyeta, amb un grup de treball sobre la vinyeta, doncs, amb un grup de treball sobre aquest sistema tarifari. Que ho faci en conjunt també amb agents socials, amb els ajuntaments, amb els usuaris, i que ho poguessin treballar conjuntament en aquest temps, que malauradament trigarà a entrar, posar-se en marxa aquest sistema tarifari, sobretot perquè sortim amb un consens robust, eh? Que no ens passi el que ens està passant ara, que...

El president

Se li ha acabat...

David Cid Colomer

Acabo, acabo ja. Que aquest sistema tarifari jo crec que està en certa manera també generant moltes instruccions, sap vostè que molts municipis, des de Mataró, Terrassa, Manresa, critiquen aquest sistema tarifari per generar distorsions amb el quilometratge. Per tant, si això ho podem treballar de manera conjunta i tancar un consens rebuts, doncs, crec que serà millor per a tots i totes.

El president

Gràcies, senyor Diputat. Ara és el torn del Subgrup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular – Crida Constituent, i tindrà un temps màxim de cinc minuts. Li passo la paraula a la senyora diputada Natàlia Sánchez. Quan vulgui.

Natàlia Sánchez Dipp

Home, jo no soc il·lustre? Que és perquè soc subgrup parlamentari? Faig broma, evidentment.

El president

No, ho diu el paper. Em van dir que era perquè ho havien demanat vostès mateixos. El seu grup parlamentari ho va demanar i, per tant, estic complint amb la seva voluntat.

Natàlia Sánchez Dipp

Ah si...? Faig broma, faig broma.

El president

Si vol... Es pot canviar.

Natàlia Sànchez Dipp

No, faig broma, faig broma.

El president

Comenti-ho amb els seus companys.

Natàlia Sànchez Dipp

Vaig al gra. Com que tenim la meitat de temps, això no ho hem demana, aniré... Conseller, gràcies per la seva compareixença. Aniré una mica al gra. Nosaltres sí que creiem que quant a l'expectativa que teníem de la compareixença d'un conseller, és una valoració, una mirada que, si bé pot incorporar qüestions tècniques, que bàsicament ha estat el que ha incorporat la seva compareixença, el que esperem és una valoració política. Una valoració política del Govern de la Generalitat, de la seva àrea, de la seva conselleria, sobre aquest nyap i no l'hem tingut. Per tant, primera pregunta: el Govern de la Generalitat fa autocrítica? L'ATM fa autocrítica sobre aquest nyap que ens acaba de relatar, explico, des d'una perspectiva molt tècnica però gens política?

Llavors, algunes qüestions. Ha dit literalment: «Els retards formen part d'operacions d'aquesta complexitat.» I tinc curiositat: que són les operacions d'aquesta complexitat? De què estem parlant, a què es refereix? Nosaltres, l'anàlisi que fem de les operacions d'aquesta complexitat, que si bé en són bastant experts les podríem començar a fer una mica millor, és bàsicament a la transferència de capitals públics cap al sector privat. O potser també es refereix a què aquestes operacions d'alta complexitat bàsicament es tracta de socialitzar pèrdues i privatitzar els beneficis.

Pel que fa a les dades, que és una qüestió que tant en el ple, quan se n'ha parlat, com en aquesta comissió, ho hem dit, és quelcom que ens preocupa. Vostè ha dit concretament que en la modificació del contracte que es va fer s'havia garantit la protecció de les dades. Però ha dit literalment: «Més enllà del que sigui necessari pe

a la pròpia gestió.» Pot concretar millor què és «més enllà del que sigui necessari per a la pròpia gestió»? A què es refereix? Es mantindrà l'empresa formada per La Caixa, Fujitsu i la resta d'empreses privades? Tindran informació sobre el tipus de transport, de desplaçaments que fan els usuaris, o farien els usuaris, si això arriba a existir mai, si la T-Mobilitat existeix mai?

Continuo. De qui són responsabilitat aquestes qüestions prèviament no incorporades a les quals ha fet referència? M'espero a què parlin.

(Veü de fons.)

D'acord. De qui són responsabilitat les qüestions prèviament no incorporades a les quals ha fet referència prèviament vostè, i que van comportar la modificació del contracte, amb uns costos de capital públic molt importants. I aprofito: ens pot concretar la xifra exacta dels costos de capital, de diners públics, que ha comportat aquest contracte? És a dir, teníem els 12 milions d'euros, teníem després... Bé, ens pot concretar la xifra? Ens la pot sumar? Quants diners portem gastats en la T-Mobilitat i sense T-Mobilitat?

Continuo. També ha dit que als concessionaris cal posar-hi marges per les possibilitats de nou retards. A què és refereix quan diu, quan parla d'aquests marges.

Nosaltres també li volem preguntar per aquesta voluntat que faci una valoració política sobre el model de gestió dels serveis públics. Després d'aquesta experiència, després de l'experiència d'ATLL, continua pensant que la privatització dels serveis públics és un bon model per garantir drets fonamentals, drets necessaris per a la ciutadania, com és el transport públic i de qualitat? Amb la quantitat que ens donaran ara, quants projectes hauríem pogut fer per a un transport públic i de qualitat, i accessible per a tothom?

També ha parlat d'un laboratori. És ben bé que és un laboratori, una mica un experiment això que estan fent, perquè al cap i a la fi no està sortint cap endavant.

Acabo. Sobre el procés de reequilibri que està tramitant, negociant o que està preparant el director general de l'ATM. Ens pot especificar, ens pot donar més informació sobre aquest procés de reequilibri? No ha donat cap detall, ha dit que se'ls demanarà que paguin pels retards. I pregunta molt concreta: aquest procés de reequilibri comporta despeses públiques per a l'empresa SocMobilitat? La resposta

pot ser sí o no, si s'ha de compensar, pel que també el diputat del PSC preguntava, pels retards per la no explotació del servei, sí? És a dir, aquest reequilibri comportarà més despeses públiques?

I ara sí que acabo. Una qüestió que també té a veure, no amb aquestes complexitats, no, hi té a veure... Ja saben, nosaltres defensem el model públic, un model de gestió pública. Llavors, si tan complex és donar un servei públic, que hauria de ser públic, per part d'una empresa privada, potser sí que valdria la pena que ens plantegem que el fem directament nosaltres. A més a més, tenint en compte que aquesta concessió és per dècades, per anys, quinze, diria, si no m'equivoco, no estem participant amb capital públic en què hi hagi una empresa o un conglomerat d'empreses, que tingui el monopoli de la gestió del transport públic a Barcelona? Perquè d'aquí a quinze anys, quan s'acabi la concessió, quina empresa tindrà la capacitat de tornar-li a obrir aquesta complexitat que ens explicaven? Perquè, clar, hem de treballar amb una governança complicada, l'ATM, el sector públic és, no?, les administracions, les institucions, són complexes. Estem aportant i invertint en què hi hagi empreses privades que aconseguen el monopoli d'un servei públic que és el del transport metropolità? Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. Ara és el torn del Subgrup Parlamentari del Partit Popular. També per cinc minuts, té la paraula l'il·lustre senyor diputat Santi Rodríguez. Quan vulgui, diputat.

Santi Rodríguez i Serra

Gràcies, president. Gràcies, conseller, també, per les explicacions, força detallades, amb relació als retards i els sobre costos d'aquesta..., d'aquest projecte, eh?, continua sent un projecte cinc anys després del seu primer anunci, continua sent un projecte, tot i que, evidentment, ja s'han exposat els motius dels retards i dels sobre costos. I si m'ho permeten, agrair també al senyor Cid, que ens ha explicat també quina va ser la contribució de l'ajuntament d'Ada Colau als retards i al sobre cost també d'aquest projecte. Per tant, jo crec que contribueix tot plegat a dimensionar quin és el projecte.

Evidentment, jo crec que des del punt de vista tecnològic era tot un repte, era una molt bona pensada, era un molt bon projecte. No sé si el fet de vincular la primera

prova pilot en el mes d'octubre del 16, si no recordo malament, vincular-lo a L9 era una premonició del que podia passar, o no, vist el que també estava passant i ha passat amb la L9, i bé, jo crec que el que ens queda en aquest moment és exigir que es vigili que es compleixin els terminis, que s'avanci. Som conscients de la complexitat tecnològica, i a mesura que vagi passant el temps aquesta complexitat tecnològica anirà avançant, perquè la tecnologia també avança. Per tant, jo crec que si vol ser una mesura important i d'impacte sobre la mobilitat i sobre el transport públic, doncs, haurà d'estar perfectament a l'última quant a desenvolupament tecnològic.

A nosaltres el que ens preocupa, i això és concretament el que els preguntaríem de forma més concreta, és que tot i que el sistema representa una simplificació, d'entrada una simplificació per a l'usuari a l'hora d'utilitzar el transport públic, no ha de fer, en teoria, càlculs sobre quina és la tarifa que li surt més adequada per als seus hàbits de ús del transport públic, sí que ens preocupa que hi pugui haver, des del punt de vista de l'usuari, una certa falta de transparència en relació amb la tarifa que acabarà pagant. I això jo crec que és rellevant, jo crec que és rellevant, perquè de la percepció que pugui tenir l'usuari dels beneficis de l'ús d'aquesta targeta, en dependrà que hi hagi majors usuaris, més usuaris del transport públic, que és en definitiva de la forma en què s'ha de retribuir les empreses que estan desenvolupant el projecte de la T-Mobilitat. Per tant, aquí introdueixo aquest element, que jo m'imagino que està pensat, que està calculat, però que no deixa de preocupar-nos, i en la mesura en què imagino que s'acosta el moment de la seva implantació, cada vegada serà més patent, no?

Jo, amb això acabaria la meva intervenció. Sí que, en relació amb això, ens agradaria conèixer exactament, o més o menys, eh?, quines quantitats s'han abonat ja a les empreses, i quines quantitats s'abonaran a les empreses a partir de la tarifa, a partir de la participació en la tarifa i a partir d'aquest increment d'usuaris esperats.

El president

Gràcies, diputat. Ara és el torn del Grup Parlamentari Republicà. Té la paraula l'il·lustre senyor diputat Gerard Gómez del Moral. Quan vulgui.

Gerard Gómez del Moral i Fuster

Gràcies, president, i gràcies per la compareixença també, conseller, i tots els membres de la conselleria que l'acompanyen.

Fitxer 6

...conegut tots els grups, realment vostè ha fet una exposició molt detallada, no?, d'on passa exactament ara el projecte de la T-Mobilitat, i, per tant, doncs, realment, moltes de les qüestions que, probablement, hauríem qüestionat o preguntat, certament, han quedat aclarides. I vostè ho ha dit, que és innegable l'endarreriment, i això és així, és palès per tothom i és una evidència, i també és veritat que hi ha aquesta incertesa que vostè detecta, perquè, efectivament, vostè és el quart conseller que dona explicacions, diguéssim, de la T-Mobilitat i que planteja calendaris; en els tres anteriors no s'han acomplert, no? Per tant, vostè té el repte, com a quart conseller que explica aquest model, doncs, que el calendari, o, en fi, les properes passes que vostè ha anunciat es compleixin, no?

Clar, no serà el meu grup el que destacarà, diguéssim, les bondats de la T-Mobilitat, que és un projecte que, en fi, ens agrada, que és important, que és transcendent per al canvi de model també de transport i de mobilitat, i que, per tant, és una necessitat de país, no?, i és una necessitat per reorganitzar el sistema del transport públic. I és veritat que vostè ha anomenat que, efectivament, la T-Mobilitat a vegades s'ha associat exclusivament al canvi de model, no?, deixar les targetes magnètiques per, doncs, inicialment, targetes plàstiques. Després jo recordo la compareixença que es va fer, em sembla que era en el marc del Mobile, no?, de fa un parell d'anys, que, justament ja es va fer el canvi, i no era només un element a portar en el moneder o a la butxaca, sinó directament en el mòbil o en les polseres de pagament amb *contactless*, etcètera, etcètera, no? Per tant, no és només això, però aquest és un dels primers sistemes, que era, efectivament, molt pioner. És cert que ara ja hi ha bastantes, jo m'atreviria a dir, capitals europees i altres grans ciutats que aquest canvi ja l'han fet, no tan avançat, no amb el mòbil, no amb altres tipus de pagament de contacte, però sí amb el que és una targeta de plàstic rígid, en la qual, de manera recarregable, sí que s'ha anat estenent com a model en diferents capitals, i que, per tant, doncs també, sens dubte, és un dels principals, diguéssim, endarreriments que hem vist respecte a altres capitals. Tanmateix, és cert, alhora, que justament en el

cas de..., no diré «de Barcelona», no?, de tot el sistema de mobilitat, com a mínim de l'àrea metropolitana, però que aspira a ser de tot Catalunya, no?, no és només aquest canvi, que és el que majoritàriament s'ha produït en les altres capitals, sinó que és un canvi de paradigma, i, per tant, té una complexitat més gran que no senzillament canviar el cartró magnètic, diguéssim, per un plàstic rígid, o, eventualment, ara ja amb el mòbil.

La qüestió de la gestió de les dades, que ha sortit també, va ser una qüestió, doncs, que, pel meu grup parlamentari, molt abans que jo hi fos, diguéssim, era una qüestió important, no?, i que realment era de les qüestions que enteníem que feia falta resoldre, i que, per tant, en certa manera, si aquest endarreriment és imputable en part a aquest canvi, no?, de contracte que hi va haver, ens en sentim, en certa manera, corresponsables, i és veritat, no?, perquè era una de les qüestions que creïem que feia falta millorar, que totes les administracions van arribar a un acord, i, això, òbviament, va portar a una negociació, que, per tant, en qualsevol cas, nosaltres ens en felicitem, no de l'endarreriment, però, si l'endarreriment és imputable, efectivament, a una millora pel que fa a com s'ha d'implementar aquest sistema, que, a més a més, generava un cert consens, posteriorment, doncs crec que és bo i ha de ser així, no?

I el nou model tarifari que s'ha plantejat per al dia..., per l'any 21, vull dir, disculpin, doncs, efectivament, és un dels canvis de paradigma més importants que hi ha en la T-Mobilitat, no? I jo recordo el conseller Rull comparèixer en aquesta mateixa comissió; i, per cert, el conseller Rull, a qui vull enviar una especial abraçada, doncs, després de tants i tants i tants dies i mesos d'injustament empresonat, i, a més a més, a les portes de ser novament traslladats de manera ignominiosa, i davant d'un judici absolutament injust, no?, que, com es veurà, probablement a finals d'aquesta setmana... Per tant, en qualsevol cas, un record per al conseller Rull, amb qui havíem discutit abastament en aquesta comissió i en el Ple sobre la T-Mobilitat. Però jo el recordo a ell, amb l'entusiasme que el caracteritza, dient: «No, és que no hi haurà vint-i-vuit títols de transport, no hi haurà la tarifa de la Maria, hi haurà la tarifa del Josep, hi haurà la tarifa de no sé qui», perquè justament hi ha un canvi de paradigma i això és fonamental, perquè justament amb això, i vostè s'hi ha referit, i crec que és important subratllar-ho, no?, perquè jo ho he considerat realment important, malgrat que potser ha passat una mica desapercebut a la seva intervenció, però és que

justament es podrà fer, diguéssim, promoció del transport públic en qüestions ambientals, no?, en moments d'especial contaminació atmosfèrica; podran haver-hi bonificacions de caire social que es puguin considerar; es bonifica, a més a més, el transport recurrent, com vostè ha explicat amb aquest algoritme, que, justament, premia els usuaris recurrents, i, per tant, diguéssim qui utilitzi de forma habitual el transport públic doncs veurà «premiat», no?, entre cometes, el seu ús. Per tant, realment crec que potser hi hem passat una mica per sobre, però jo volia fer-hi incidència, perquè crec que, efectivament, el que ha explicat vostè és una de les qüestions realment més importants, i que, en fi, jo celebro que..., aquesta voluntat per part del Govern.

I, en clau de futur, que això és cert, doncs, que..., o a mi no m'ha semblat entendre que hi havia una data concreta, però sí que crec que, probablement, és la qüestió més sensible, diguéssim, també en clau, com deia, de futur, de projecció de com serà la mobilitat uns anys ençà, que és la integració de tots els sistemes de transport en aquesta..., en la T-Mobilitat, vaja, en aquesta nova manera d'entendre la mobilitat del transport públic. I crec que això és bàsic, perquè el futur de la mobilitat passarà justament per la intermodalitat, per més servei sota demanda, per més compartir mitjans de transport, i, per tant, fer aquesta aposta del MAS [#6.27] –citant l'acrònim, no?– i integrar tots els operadors, crec que és una visió estratègica imprescindible per millorar el transport públic de l'àrea metropolitana, però de tot Catalunya, doncs quan s'estengui al conjunt del país, que, realment, beneficiarà i molt, perquè, justament, un dels, a vegades, inconvenients dels usuaris és tenir, set, vuit, deu aplicacions diferents per al mateix, diguéssim, servei, no?, que és moure't amb transport col·lectiu, amb transport públic, amb servei públic regulat, i, per tant, integrar-ho, tenir totes les modalitats diferents, doncs, de mobilitat, i, per tant, poder afavorir aquesta intermodalitat necessària en el transport públic és realment l'autèntica revolució, com ho va ser la integració dels bitllets fa uns quants anys, quan ja necessitaves dos títols per agafar els Ferrocarrils o per agafar el metro, etcètera, etcètera, no?, i es va integrar, va ser una revolució. I aquesta jo crec que serà, sens dubte, la nova revolució i que canviarà d'una manera importantíssima, no?, el paradigma de la mobilitat.

Per tant, en fi, agrair-los la seva compareixença novament. Crec que han sigut exhaustius, i esperar, doncs, justament que aquest calendari, ara sí, vostè ha donat

també alguna... «visos», no?, de que serà així, perquè, efectivament, està més avançat el projecte, i ha detallat, doncs, fins i tot, les certificacions, les màquines que estaran *a priori* en predisposició d'anar-se substituint aquest mateix any, però que sí que, d'una vegada per totes, doncs, puguem veure que la T-Mobilitat està bé, una realitat, no?, i veure..., tenint clar que el primer pas, que és l'imprescindible, que és el canvi del billetatge, doncs sí que sembla que està més acotat; a partir d'aquí, anar acotant la resta de passos que vostè també –de cinc passos, no?– ha detallat.

Per part meva, res més. Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. Ara, en nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula l'il·lustre senyor diputat Eduard Pujol. Quan vulgui.

Eduard Pujol i Bonell

Gràcies, president Sanz. Molt honorable conseller de Territori, Damià Calvet, senyores i senyors diputats d'aquesta comissió, a tots, bona tarda. El grup de Junts per Catalunya hem reflexionat sobre aquesta intervenció i hem decidit fer una resposta, una intervenció, diguem-ne, posant l'angular una mica més gran.

Catalunya és una nació, no és nou, però sempre és bo de recordar-ho. Des de Junts per Catalunya defensem que ens hem d'organitzar com a república; aquesta és la nostra proposta. És bo de recordar-ho. Avui és 30 de gener, 30 de gener de 2019, i vull fer constar, aprofitant l'activitat parlamentària d'aquesta comissió, que avui fa un any que vivim en una extraordinària anormalitat: fa un any es va ajornar la investidura del president Puigdemont. És una anomalia. En democràcia, qui té els vots governa; la resta són romanços. Doncs, des del Parlament, en nom del Grup de Junts per Catalunya...

El president

Diputat, li he de recordar que, en virtut de l'article 88 del Reglament del Parlament, el debat s'ha de cenyir, ha de ser coherent amb la proposta de l'ordre del dia. Entenc que està vostè fent unes valoracions que no corresponen a la qüestió, que és sobre l'endarreriment de la marxa de la T-Mobilitat.

Eduard Pujol i Bonell

Senyor Sanz, he sentit...

El president

Així que li prego que torni al debat.

Eduard Pujol i Bonell

...intervencions vinculades a la física nuclear i han acabat parlant de TV3, i mai s'ha coartat la llibertat d'expressió del debat, i aquest és un discurs que té un fil, i, si m'ho permet, aniré desgranant el fil des del punt on som per arribar a la T-Mobilitat. Em sembla que estaria bé...

El president

Li demano...

Eduard Pujol i Bonell

...tenir la paciència d'escoltar veritats com a temples...

El president

Jo només he fet referència a...

Eduard Pujol i Bonell

...no tenir al·lèrgia...

El president

...al Reglament del Parlament del Parlament, que és el que permet tenir debats ordenats, eh? Li prego, per tant, que atengui aquesta sol·licitud.

Eduard Pujol i Bonell

M'està dient que no puc dir que avui fa un any érem 30 de gener i que es va, diguem-ne, avortar la investidura del president Puigdemont.

El president

Dic que estem parlant de la T-Mobilitat i que, per tant, li prego que parli de la T-Mobilitat, si us plau.

Eduard Pujol i Bonell

Ara hi arribaré –ara hi arribaré. Bé, volia denunciar que és important respectar la democràcia i respectar la democràcia és respectar-nos, i lamento la..., que el

president d'aquesta comissió, o el vicepresident d'aquesta comissió m'hagi tallat. En fi.

Dit això; honorable conseller, gràcies per la compareixença. Vostè fa fàcil les coses normals. Vostè s'explica, no és massa freqüent, i a més a més ho fa amb tota mena de detalls, com han reconegut tots els portaveus d'aquesta comissió. Comparèixer per explicar-se és una obligació, i vostè, que és un home rigorós, compleix, està bé i ho poso en el seu haver. El gust pel detall, el rigor, en el seu cas, són de sèrie.

Admetre retards; doncs admetre retards l'honora a vostè i el seu Govern i el seu departament. Fer una anàlisi realista, no vendre mantes fresques, doncs la veritat és que l'hi agraeixo. Avui, si vostè hagués vingut a vendre mantes fresques, s'hauria equivocat.

Tercera constatació: és any d'eleccions. És nota; la demagògia, podríem dir que no està, no acaba d'estar gripada.

Feta aquesta consideració personal, la T-Mobilitat, que ens la volem, és necessària i és important que s'implementi, que s'implementi ela més aviat possible i que s'implementi bé. El Govern ha de jugar fort la carta del transport públic i disposar d'una nova eina com la T-Mobilitat; ha d'afavorir que la resposta del ciutadà sigui positiva, i que, des del bon servei i la comoditat d'ús –bon servei, comoditat d'ús–, aquesta resposta del ciutadà es pugui fidelitzar.

La T-Mobilitat, després d'haver-lo escoltat, doncs és ajudar l'usuari. Per tant, la celebrem. Visualitzar, per aquells que ens estan veient, que ens estan escoltant des de fora d'aquest Parlament, la veritat és que visualitzar, tenir tot el transport públic en única plataforma, tenir-lo a la mà és un salt enorme. I el salt és tan gros que la veritat és que costa d'imaginar, i, si costa d'imaginar, la veritat és que costa d'explicar. Disposar d'un únic sistema tarifari serà també un pas d'equitat, un pas endavant i un pas que va fer fàcil les coses que són òbvies. El transport públic ha de ser capaç de fidelitzar, és a dir, d'incorporar l'ús del metro, del tram, del tren, de les rodalies o de les línies de bus, en el comportament habitual de la gent. Si el servei és bo, si el servei és còmode, confortable i fàcil d'ús, d'una experiència puntual d'utilització en pot derivar el canvi d'hàbits de molts ciutadans, i aquest és l'objectiu. Això és exactament el que volem. És com allò de la inspiració, conseller. Picasso deia que la inspiració t'ha d'agafar treballat; doncs que el bon servei i la comoditat i

facilitat d'ús acompanyin l'experiència puntual de qualsevol ciutadà que provi de moure's en transport públic. Per què? Hi insisteixo, perquè una experiència positiva pot afavorir el canvi de costums –no oblidem que som animals de costums– i fidelitzar nous usuaris.

Tinguem-ho clar: el ciutadà que opta per aportar el seu granet d'arena a la bona mobilitat, a les ciutats sostenibles, a fer un transport públic potent, perquè, com s'ha dit, el transport públic potent també necessita usuaris, el ciutadà que tria transport públic no pot ser senzillament un ciutadà sofert que fa un gran esforç de militància. El ciutadà que tria transport públic ha de «disfrutar» d'un bon servei. En aquest sentit, la T-Mobilitat hi jugarà un paper important; pagar pel que viatges i fer-ho amb més comoditat, A mi em sembla que senzillament és una qüestió rodona. La implementació d'aquesta eina ens porta, però, a una reflexió posterior i també necessària: no ens quedem, si us plau, en la T-Mobilitat. Quan parlem de territori, d'articulació de territori, de carreteres, d'infraestructures, de trens, hi ha un gran escalat, sempre diem el mateix, però la realitat ens hi porta, un gran salt entre la necessitat i allò que tenim, el que necessitem i l'on som. I aquest escalat, desgraciadament, es fa molt visible.

La diferència entre el que som i el que hauríem de ser avui

Fitxer 10oct7

...deixa un *gap* immens. Ho hem dit més d'una vegada. Doncs, la gent, entesa com la suma de milers d'històries individuals..., allò que deien abans, la T-Mobilitat pot ser la targeta de la Maria, del Vicenç, del Jorge, del Jose Luis, de la Carme... Doncs bé, la gent, entesa com la suma de totes aquestes individualitats, d'aquestes històries individuals, la gent té dret a créixer, a jugar-se-la, a tenir oportunitats. I les oportunitats mai se sap d'on venen i com venen, però a vegades també poden venir d'un bon accés al transport públic. El transport públic no pot frenar les oportunitats, les ha d'afavorir i les ha de potenciar. Per això, com dèiem, Catalunya malauradament massa vegades és plena d'oportunitats perdudes, per això hem d'incorporar el transport públic en el llistat d'aspectes del dia a dia que generen oportunitats.

A l'hora de pensar en el transport públic, conseller, hem de fer, o han de fer com a govern, han de fer seva una idea que és vella, que ve de lluny, però que la veritat és que no falla mai: mancomunitat, república, el salt dels primers vuitanta, els Jocs... Catalunya només ha estat potent quan s'ha situat a l'avantguarda, també a l'avantguarda de les infraestructures, també ara a l'avantguarda en el servei de transport públic. La T-Mobilitat serà un pas endavant en aquesta línia, un pas més en la bona direcció.

Avantguarda és estar a l'última, i és la nostra, és la seva obligació, com ho hem d'estar en l'àmbit de les aplicacions, és important, com ho hem d'estar en l'àmbit de les aplicacions. Som un país de creació tecnològica i d'avantguarda en la creació de continguts digitals. Detectem-los, estiguem oberts sempre, incorporem-los sempre en les eines, també, de gestió del transport públic. Els països no es fan repartint la misèria, els països es fan incorporant avantguarda, socialitzant tecnologia, sent vius, sent ràpids en la detecció tecnològica i digital. Els països es fan donant resposta a les necessitats de la gent quan les necessitats són evidents. La T-Mobilitat en serà un bon exemple.

Però, conseller, avui que ens mirem la T-Mobilitat pel dret i pel revés, no s'equivoqui, que no el facin equivocar, de fet. La T-Mobilitat serà una gran eina, però que el llegir no ens faci perdre l'escriure. Ho dic perquè és necessari que el seu departament continuï imaginant, projectant, defensant allò que sovint el comú dels mortals no veu, que és executar, defensar i pensar grans projectes. Volem projectes, volem idees, i fer-les realitat. I quan dic grans projectes em refereixo a projectes grans o menuts però que tinguin la capacitat de transformar.

En aquest sentit, faig una insistència, una vegada més: s'ha d'acabar la línia 9, la línia 10, hem de pensar en gran, hem de tornar a pensar en gran, la connexió de metro del Vallès amb el carrilet del Baix Llobregat - Anoia. Totes aquestes necessitats s'han de continuar treballant. És bàsic, clama al cel i ho hem d'aconseguir.

Hi insisteixo: proposin, somiïn, treballin com fins ara. Catalunya a l'avantguarda és important. Si es mou en aquests paràmetres i expliquen el que hi ha i el que necessitem anirem bé. Per tant, endavant amb la T-Mobilitat, és una eina important. Evitin nous retards. Des del Grup de Junts per Catalunya som tan tossuts i tan

inflexibles com la resta de grups a l'hora de demanar que no hi hagi nous retards, perquè seria injustificable. I, això sí, posin en valor el salt qualitatiu que farem, que s'està fent, que vostès estan treballant, però sobretot no oblidin l'essencial: pensar en gran i no aturar-se.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, senyor diputat. Ara, per donar resposta a totes les preguntes que se li han plantejat, l'honorable conseller tindrà un torn de paraula de trenta minuts. (*Natàlia Sánchez Dipp demana per parlar.*) Sí, senyora Sánchez?

Natàlia Sánchez Dipp

Disculpi, gràcies, president. Li demano la paraula per demanar-li explicacions com a president que està exercint ara, per coherència en el debat i per demanar-li explicacions de per què ha interromput el diputat de Junts per Catalunya quan ha fet una referència concreta i no ho ha fet a la seva companya de grup parlamentari quan també ha fet una referència política concreta que no tenia res a veure amb la T-Mobilitat. Si em pot aclarir...

El vicepresident

Miri, aquí...

Natàlia Sánchez Dipp

...si us plau –acabo, acabo–, quin és el seu criteri a l'hora d'interrompre i donar paraules en els grups parlamentaris d'aquesta comissió, si us plau.

El vicepresident

Miri, el criteri és molt senzill. Sempre que es tracti de condemnar qualsevol atac violent impulsat per l'odi d'uns individus contra qualsevol representant polític de Catalunya o qualsevol acte de violència contra persones, els toleraré. El que no toleraré seran digressions que no tinguin a veure amb una cosa amb què crec que hauríem d'estar tots d'acord, que és fer pedagogia en contra de la violència política, que existeix, tant des de col·lectius separatistes cap a col·lectius constitucionalistes com de part d'alguns col·lectius, que no són constitucionalistes, que anomenaria

espanyolistes, i que també ataquen seus de partits que són separatistes. Això..., sempre defensaré que aquí es condemni aquest tipus de violència.

Una altra cosa és que, en virtut del Reglament, atenent l'article 88, no es poden fer digressions d'altres menes, eh? Però crec que hi hauríem d'estar tots d'acord. I si volen després ens reunim els portaveus i fixem un criteri, perquè el que voldria és que tinguéssim un criteri compartit respecte d'aquestes qüestions. *(Eduard Pujol i Bonell demana per parlar.)*

Eduard Pujol i Bonell

Per al·lusions.

El vicepresident

Sí, sí, faci.

Natàlia Sánchez Dipp

Bé, gràcies per les explicacions. Evidentment, si em pot concretar l'article del Reglament que parla sobre fer diferències ideològiques en el repartiment i en la gestió del debat, estaré molt agraïda en fer-ho, perquè és evident que les seves argumentacions no només són tendencioses sinó que són de part. Perquè evidentment que per condemnes del que vulgui el senyor Pujol estava també fent una referència concreta política i ideològica.

No li allargaré més el debat, però, si us plau, em pot dir quin punt del Reglament tracta sobre aquesta qüestió que acaba de discernir vostè, que bàsicament és ideològica, política i de part?

El vicepresident

Miri, crec que estaria bé que continuéssim amb el debat, però em sap molt greu que vostè, que és tant de trencar la normativa i trencar les regles i tant es declaren..., m'estigui demanant que li digui un article amb el qual justifiqui que no... És a dir, el que hauria de fer vostè és condemnar aquesta violència. Penso que és el que hauria de fer, i no ho està fent. Jo demanaria, si us plau, que permetéssim al conseller donar resposta a les preguntes que se li han plantejat. Si no, hauríem de suspendre un moment la sessió. Si m'ho permeten, suspenem un moment la sessió. *(Remor de veus.)* No?

Eduard Pujol i Bonell

Escolti'm, no suspengui re, perquè suposo que ara em donarà la paraula, per al·lusió directa.

El vicepresident

Entre altres coses, perquè m'han posat molta aigua. O sigui....

Eduard Pujol i Bonell

No, el que s'ha posat és tot sol en un jardí. Vostè ha entrat tot solet en un fangar, senyor Sanz.

El vicepresident

Miri, no la suspendria, si em permet...

Eduard Pujol i Bonell

No, si us plau, no suspengui res, perquè ja s'ha equivocat de drecera. No es torni a equivocar, si us plau.

El vicepresident

No, no, bé, la suspendré, en tot cas, igualment, quan faci les seves...

Eduard Pujol i Bonell

Molt bé.

El vicepresident

I després els explico...

Eduard Pujol i Bonell

Jo el que li volia demanar és, ja que vostè ha incorporat tota mena de valoracions personals al debat decidint què és allò que s'ha de censurar, què és allò que s'ha de condemnar o no, jo li demano si vostè condemna aquest exercici de repressió per part de l'Estat i que és aquest 155 de togues que ha portat l'anormalitat, l'excepcionalitat en aquest Parlament.

El vicepresident

Miri, jo defenso la separació de poders. Crec que aquí tots hauríem d'estar defensant la separació de poders i, per tant, la independència de cadascun d'aquests poders.

A mi em sap molt greu que vostè consideri que el funcionament del sistema judicial sigui equivalent a agressions físiques contra persones. És a dir, a mi em sap molt greu que vostè compari...

Eduard Pujol i Bonell

President, no posi en boca meva allò que no he dit.

El vicepresident

I, per tant, aquí s'acaba...

Eduard Pujol i Bonell

President, no posi en boca meva...

El vicepresident

...aquest tipus de consideracions.

Eduard Pujol i Bonell

...allò que no he dit.

El vicepresident

Té la paraula el senyor conseller, per una duració de trenta minuts per donar respostes a les preguntes que se li han plantejat. (*Gerard Gómez del Moral i Fuster demana per parlar.*) Per què em demana la paraula, senyor Gómez del Moral?

Gerard Gómez del Moral i Fuster

Sí, per una qüestió d'ordre, senyor president. I, sincerament, ho he de dir, i no vull interrompre més el debat, perquè jo vull que el senyor conseller contesti, però he de manifestar que trobo vergonyosa la seva actitud.

No li vull retreure més, perquè vostè no és el president d'aquesta comissió i, per tant, més que de president, avui que la presidenta no hi és està actuant de xèrif, però és absolutament vergonyós i indignant, i li he de dir sense matisos, el seu paper aquí. No només –que comparteixo fil per randa el que ha dit la diputada senyora Sánchez– vostè ha permès una intervenció que no tenia res a veure amb el debat, del seu grup, i n'ha vetat una altra d'un altre grup perquè no l'interessava, que això és greu, sinó és que a més a més ara vostè ha dit com s'havien de manifestar els grups

parlamentaris, i ha dit que el que demana és que els grups parlamentaris diguem allò que vostè creu.

És absolutament indignant que un president d'una comissió, encara que sigui en funcions, digui en els grups què han de dir i què no han de dir, i talli la paraula en funció de si no agrada el que diuen i la doni quan li agrada el que diuen. És una actitud absolutament reprovable. Crec, senyor Sanz, que vostè s'ha equivocat i molt, avui. Per tant, jo no vull allargar més el debat, que el senyor conseller contesti, però ho trobo absolutament vergonyós i ho volia fer palès.

El vicepresident

D'acord. Jo els emplaço a que després els portaveus quedem un moment i parlem de si s'ha de complir tant el Reglament com fins al punt que no es pugui condemnar un atac violent motivat per raons d'odi polític, eh? Crec que es fa amb altres tipus de violències. Aquí es fan consideracions d'aquest tipus amb altres tipus de violències. Però veig que alguns, no ho sé, s'indignen per determinades condemnes.

En fi, passem a la resposta del conseller. Senyor conseller, quan vulgui.

El conseller de Territori i Sostenibilitat

Sí. No tenia clar si suspeníem o no suspeníem ara, durant un moment. (*Remor de veus.*) Molt bé. En tot cas, aquesta compareixença havia d'haver-se produït aquest matí. Com saben, es va bescanviar la compareixença per la tarda, perquè fa quinze dies es va suspendre la compareixença que havia de fer jo mateix i el vicepresident, el vicepresident i jo mateix, sobre Aigües Ter-Llobregat, perquè aquell mateix dia s'havien produït unes detencions a Girona, sense mandat judicial. I els grups polítics s'hi van manifestar, van, evidentment, instar a la suspensió de les diferents comissions, el Govern també va voler suspendre les compareixences que hi havien aquell dia, i jo mateix vaig assistir com a conseller de territori, en nom del conseller legítim de Territori i Sostenibilitat, senyor Josep Rull, a la concentració de càrrecs públics que ens solidaritzàvem amb els alcaldes, hi insisteixo, detinguts sense mandat judicial i com a simple repressió política de les seves idees.

Dic tot això, també, perquè, en fi, no volia quedar aliè sobre fons polític que hi ha hagut. No sent diputat, m'he vist una miqueta també amb ganes d'intervenir-hi.

En tot cas, i centrant-nos en la T-Mobilitat, però evidentment amb apunts, com no pot ser d'altra manera, amb un i altre tema, al voltant de la gestió del Govern, al voltant dels projectes que hem de tirar endavant com a Govern, al voltant d'aquesta altura de mires que ens demanava el diputat senyor Pujol, tot això per què ho fem? Home, ho fem perquè volem el millor país, el millor país possible, amb més i millors oportunitats per als seus ciutadans. Creiem que el millor país possible és un país que es basi en els objectius de desenvolupament sostenible, que, entre d'altres, ens marquen que hem de disposar d'una mobilitat més sostenible.

I forma part d'aquesta mobilitat més sostenible que hi hagi més i millor transport públic. Ho dic perquè no perdem el món de vista. La T-Mobilitat no és una simple innovació tecnològica, és la voluntat de fer avançar el país cap a un país amb els més alts nivells de qualitat i d'oportunitats per als seus ciutadans. I, efectivament, fa uns anys vam protagonitzar una primera revolució, que va ser aquesta integració tarifària, i avui estem protagonitzant –ens costa una miqueta més del que voldríem, però estem protagonitzant– aquesta –alguns diputats hi han fet referència, al terme *revolució*– segona revolució en el transport públic, que és molt ambiciosa. És una segona revolució que ens canvia el paradigma del que és la gestió del transport públic, en primera instància a l'àmbit gestionat per l'ATM però en segona instància a tot el país.

I aquesta segona revolució, bé, alguns l'han qualificat que per ara està sent un desastre. Bé, estem aquí, el Govern que governa, perquè la puguem implementar al més ràpidament possible, però en tot cas el Govern que governa, en la mesura que participa d'aquest projecte amb altres administracions consorciades.

Ho dic perquè en algun moment de debats que ja hem tingut, han dit: «No, perquè el contracte amb la Generalitat...» No, el contracte és amb l'ATM, eh?, és amb l'ATM, que quedi clar. Si és un desastre, és un desastre de totes les administracions consorciades de l'ATM, que vol dir Generalitat, ajuntament i àrea metropolitana. Però, sap què? Que jo no crec que sigui un desastre, no ho crec. El senyor Cid riu perquè ja sap que encara que no l'he anomenat anava per ell, però no crec que sigui un desastre. Crec que hem tingut tota una sèrie de condicionants que ens han portat al punt en el qual estem, però que, efectivament, i aquest és el compromís del Govern com a...

Fitxer 08

part d'aquest consorci que gestiona o que vol gestionar i implementar aquesta segona revolució del transport públic, doncs, en fi, farà tot el que estigui a la seva mà per complir aquests calendaris que he exposat. I que els he exposat amb voluntat de transparència, evidentment, però també, alhora, ens posen al damunt, doncs, un compromís, una necessitat de complir-los, que..., en fi, intentarem complir –que intentarem complir.

Hi ha alguna confusió essencial respecte al que ha estat el desenvolupament d'aquest projecte, i dels eventuais retards en la seva implantació, que és que, el projecte –pel que fa als seus aspectes tecnològics, eh?– no l'està realitzant la pròpia ATM, o l'Administració, les administracions consorciades, el fan empreses privades, contractades per l'ATM, o amb un contracte adjudicat per l'ATM, empreses que tenen prestigi en els sectors que corresponen, i especialment en el tecnològic, i són aquestes mateixes empreses les que ens posen sobre la taula, doncs, dificultats per fer-hi front. Són les mateixes empreses concessionàries que ens han dit que no podien assolir els objectius en el temps que tenien previstos inicialment. I, per tant, d'aquí ve que jo posi sobre la taula que separem responsabilitats. L'Administració impulsa, però l'Administració adjudica a unes empreses que tenen prestigi, que són les que desenvolupen tecnològicament, i són elles mateixes les que ens posen sobre la taula aquestes dificultats.

Això hauria de ser objecte de rescissió? Creiem que no. Tot el que s'ha desenvolupat fins ara entra dins el que són els paràmetres i la planificació legal que hi ha hagut respecte a aquesta adjudicació. Hi hauria d'haver, doncs, una rescissió i una nova licitació. Hi insisteixo: creiem que no. No hi ha espai per a una nova licitació. Tot s'ha fet conforme al mateix contracte i a la legislació que es refereix a la contractació pública, eh?

Fetes aquestes generalitats, i abans d'entrar a algunes preguntes concretes, que s'han repetit en un i altre grup, doncs, respondre també a algunes de les intervencions que s'han anat fent, i, com sempre, si m'ho permeten, ho farem per ordre. La senyora Marina Bravo. Ha parlat, com a mínim, no amaguem... –ni com a mínim ni com a màxim–, he vingut dient d'entrada que admetem que hi ha un retard,

que l'assumim, que l'explicarem i que el revertirem. I, per tant, diguéssim, intentar treure punta en que ens estem explicant tard o que..., ens estem explicant amb transparència, i amb tota la rapidesa que ens permet la..., en fi, el que són els calendaris i el ritme d'aquest Parlament.

Jo, en fi, si la compareixença l'ha demanada un o l'altre..., però, en tot cas, l'hagi demanat un o l'altre, el que sí que ha volgut sempre el seu conseller i tot el seu equip, ha sigut explicar-se i no amagar o intentar posposar cap compareixença. Sempre que se'ns ha demanat, com no pot ser d'altra manera, hem insistit a poder venir i donar aquestes explicacions. I, per tant, hem vingut amb la voluntat d'explicar-nos, de manera transparent, per tal que disposin de totes les..., el calendari, les dades, les complexitats que hi ha en aquest dia a dia del desenvolupament d'aquest projecte, que és substancialment diferent d'altres projectes que tenim sobre la taula, eh? No..., no hi ha cap semblança entre el que he explicat al matí, en la compareixença a la Comissió de Sostenibilitat al voltant d'Aigües Ter Llobregat, respecte al que estic explicant aquesta tarda en aquesta Comissió de Territori respecte al projecte de T-mobilitat, eh? No hi ha cap semblança. Són projectes que, en fi, en un cas està judicialitzat i resolent-se, doncs, o restituint-se una situació, en un altre cas estem gestionant una situació contractual amb la voluntat de poder-ho continuar i implementar al més ràpidament i al més efectivament possible.

I vostè, com sempre, ha fet la cunya publicitària al voltant de si nosaltres som més bons gestors o menys bons gestors respecte a altres administracions, i suposo que aquí sempre es refereix a l'Administració de l'Estat. Nosaltres creiem que som més bons gestors que l'Estat. Miri, li ho dic tal com raja, eh? Creiem que som més bons gestors que l'Estat, en tota, o en qualsevol dimensió de l'Administració pública, eh? Ho creiem, i, en tot cas, no només ho creiem sinó que ho demostrem.

Hi ha una diferència respecte a les competències de l'Estat o les que podem exercir nosaltres, que és que..., i són temes que a vostè no li agrada mai que en parli, però que jo els he de posar sobre la taula, que és que l'Estat, no tan sols és mal gestor respecte a molts dels temes que ens afecten, sinó que, a més, ens ofega en la seva voluntat, *a priori*, del que és aquesta capacitat de gestió. A vostè no li agrada que parli del dèficit fiscal, que hi és, eh? I, per tant, sense el dèficit fiscal al que ens té sotmès l'Estat, segurament encara seríem més bons gestors del que som, perquè disposaríem de més recursos per poder implementar amb més rapidesa aquestes

millores de la qualitat de vida dels ciutadans, aquest més i millors oportunitats per als ciutadans, aquest millor país que pretenem, aquesta alçada de mires que reclamava i que comparteixo amb ell que hem de tenir..., reclamava el diputat Pujol, i que comparteixo amb ell que hem de tenir en aquest país.

O, el dèficit d'inversions de l'Estat en matèria d'infraestructures. Aquests són dos elements claus per entendre, també, els nostres condicionants a l'hora de gestionar, i tot i això –i tot i això–, sí, considero que som millors gestors. I tot i això, sí, considero que som millors gestors. En tot cas, hi insisteixo, eh?, els condicionants, tant dèficit fiscal com dèficit d'inversions i en infraestructures per part de l'Estat, són opcions ideològiques, tant del PP com del PSOE, quan han governat, uns i altres, a l'Estat, i aquestes opcions ideològiques, a nosaltres ens han comportat condicionants a l'hora de gestionar. I, tot i això, hi insisteixo, considero que som millors gestors.

Senyor Jordi Terrades, ha fet alguna referència a algun tema concret, que, si em permet, el tractament de les dades de caràcter personal, que respondré conjuntament amb altres preguntes que han posat sobre la taula, doncs, els grups, però també ha fet una referència si la meua explicació havia estat complaent, i torno a respondre una mica el mateix que li he respost a la diputada senyora Bravo, jo crec que no he estat gens complaent, he estat autocrític i he estat exigent amb el que són les administracions consorciades a l'ATM, i amb la voluntat que aquesta exigència es transformi en resultats al més aviat possible.

El senyor Cid ha fet una intervenció, en la línia del que hem debatut últimament al voltant de la T-mobilitat; en tot cas, insisteixo que tot el que hem fet fins ara ho hem fet d'acord amb les administracions consorciades, tant amb l'Ajuntament com amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Jo no identifico la T-mobilitat només amb Barcelona. Si això, diguéssim, d'alguna manera condiona la imatge de Barcelona ciutat en la seva capitalitat al voltant de la mobilitat o del Mobile, que, per cert, no és només de Barcelona, també de L'Hospitalet, al, doncs, celebrar-se, en gran mesura, al recinte de la fira que està al municipi de veí, de l'Hospitalet. No l'identifico, l'identifico amb un projecte que des de l'ATM ha de significar aquesta segona revolució, aquesta millora per a tot el país. I no l'identifico tampoc amb un simple canvi de sistema de targeta. Ho ha dit en algun moment, ha dit, «escolti, això, hi han altres ciutats que ja ho tenen». Jo crec que del

que estem intentant nosaltres, l'únic que és comparable és el que actualment hi ha a Londres –a Londres. Però és que a Londres van trigar deu anys en implementar-ho: deu anys –deu anys, deu anys– van trigar en implementar-ho.

I el que hi hagin ciutats que tenen targetes *contactless*, no fa falta anar a segons quins llocs. Aquí a l'Àrea Metropolitana n'hi ha. A Sant Cugat n'hi ha. A Sant Cugat hi ha targeta *contactless* per als autobusos propis; vull dir, no fa falta anar a Saragossa ni a segons quins altres llocs, o a Girona, o a Lleida, o a Tarragona, no? I, per tant, no comparem, ni reduïm la T-mobilitat a sistemes *contactless*, perquè no és així. Ho he intentat explicar al principi de la meva intervenció, i, en tot cas, ho reitero. El que és comparable, sí, efectivament, és el sistema de gestió que tenen a Londres, que van trigar deu anys en desenvolupar-lo i implementar-lo.

Amb la senyora Sànchez no ens acabem de posar mai d'acord al voltant del caràcter de les meves intervencions. Quan no entro en detalls perquè no entro en detalls, i quan entro en detalls perquè no és política ni generalista. En tot cas, jo he fet la intervenció que creia que havia de fer davant d'aquesta comissió, perquè se'ns va demanar els motius del retard, i he intentat relacionar, en temps, vull dir, en dates, i amb dades, el que ha estat la gestió d'aquest projecte. Però, en tot cas, també, doncs, reiterar que no estem fent una privatització de res, estem portant a una col·laboració publicoprivada la gestió d'un element fonamental del transport públic, i que, sí, ja ho he dit a la compareixença d'aquest matí respecte a Aigües Ter Llobregat, almenys el qui els parla, i en nom del grup polític que puc representar, doncs, creiem en la col·laboració publicoprivada. Entre altres coses perquè tampoc els modes de monopolis públics d'una o altra ideologia ens han aportat cap resultat positiu, ni han acabat de funcionar, arreu del món. I, per tant, davant d'aquesta certesa, doncs, jo li responc que sí, que crec que efectivament aquestes col·laboracions publicoprivades són, o poden ser, si es gestionen correctament, i crec que en aquest cas ho estem fent, una bona manera de treballar.

El laboratori. El laboratori és un observatori, es pot parlar, diguéssim, amb un o altre llenguatge, però és evident que hem d'estar amatents a qualsevol innovació tecnològica que vagi succeint i hem de ser capaços d'analitzar-la i incorporar-la ràpidament. I, per tant, doncs, n'estem molt contents, precisament, d'haver tirat endavant aquesta iniciativa, perquè ja ens posa una miqueta a l'avançada, ens posa en anticipació de qualsevol innovació que pugui sorgir.

I, respecte a la intervenció del senyor Rodríguez. Nosaltres som... (Veus de fons.) Sí, però ja he dit que ara faria una generalitat al voltant d'algunes de les coses que m'han dit vostès, i després respondria tot un conjunt de temes més concrets que s'han anat repetint, i, per tant, les tinc totes en una pila, per entendre'ns, en les que ara entraré. En tot cas, si en queda alguna, sempre pot repreguntar. Però no he acabat, eh?

En tot cas, crec que tot el que estem fent al voltant de la T-mobilitat és transparent, tant el que va ser, doncs, l'objecte de contracte, està publicat, es pot accedir a través dels webs de l'ATM, com, vostè no em preguntava tant en la transparència del que és el contracte com en la futura formació de tarifes: també serà transparent. La formació de les tarifes serà absolutament transparent.

I ara sí, passo a respondre alguns temes molt concrets que vostès m'han preguntat, hi insisteixo, uns i altres, i crec que convé que els anem aclarint. Només hi havia exclusivitat en la venda en línia per part de Soc Mobilitat, no de «La Caixa». Ho dic perquè vostè ha parlat d'exclusivitat per part de CaixaBank. Home..., i vist així, sona molt lleig, no? I, efectivament, ni era la voluntat del consorci, ni és cert. Per tant, hi havia exclusivitat de la venda en línia, hi insisteixo, només d'aquest punt, per part de Soc Mobilitat, no de CaixaBank. I aquest es va obrir als operadors. Per tant, està ben fet, està ben resolt, eh?

La propietat de les dades ja era de l'ATM. La propietat de les dades era de l'ATM. En el contracte original ja era de l'ATM, això es pot consultar perquè és transparent i està pública a la web. El que es va acordar va ser que la direcció del CGIT passés a ser pública, però la propietat de les dades, hi insisteixo, ja era pública. Ho dic perquè tampoc puguem confondre, al voltant d'aquesta propietat de dades, que també, dit de segons quina manera, pot sonar molt malament. I no era la voluntat del consorci de l'ATM.

El sobrecost dels 12 milions d'euros no són ben bé sobre costos respecte al contracte, sinó que són ampliacions de contracte. Ampliacions demanades pels mateixos operadors, i, per tant, parlar de sobre costos en tant en quant, doncs, gestió, en tant en quant, doncs, costos directes o indirectes que s'hagin de

Fitxer 09

amb relació a un contracte, sinó ampliacions de contracte.

El sistema d'habilitació de fabricants de títols..., primera, no ha influït en el retard del projecte complet de la T-Mobilitat, i no va sortir publicat al juliol del 2018, com ha dit vostè en la seva intervenció, senyor Cid, sinó al març del 2018. Per tant, ni ha influït ni es va publicar amb el retard que vostè ha expressat.

Respecte al sistema tarifari, ja existeix una comissió de les tres administracions consorciades per acabar de determinar la bondat del sistema tarifari, i ja s'ha convidat l'AMTU –l'Associació de Municipis amb Transport Urbà– perquè, a través d'un grup de treball, per tant, representant els ajuntaments, puguem també acabar d'avaluar la bondat d'aquest sistema tarifari que abans he explicat en aquestes zones de tarifa plana de deu quilòmetres, i amb aquesta formació de la tarifa en base a trams de cinc quilòmetres.

Se'ns ha preguntat per la despesa total, la despesa total que hem efectuat fins al moment, i se'ns ha preguntat «amb precisió», o demanant que fóssim precisos en la resposta. Hem pagat 12,2 milions d'euros per la indemnització pel retard ocasionat per les administracions. Això sí que s'ha pagat: 12,2 milions d'euros. Hi ha dret a recuperar 58 milions d'euros, per part de l'empresa adjudicatària de la T-Mobilitat, per les inversions determinades en el contracte original. Però aquesta recuperació es fa a través de la tarifa de gestió lligada a l'explotació del servei, lligada a les valoracions. Per tant, no és ben bé un cost directe de l'ATM o de les administracions consorciades a l'ATM.

Hi ha 12 milions d'euros d'ampliació de l'abast del contracte. Això té referència..., o ara en feia referència a l'anterior punt, que ha sigut a petició, hi insisteixo, dels operadors, i que evidentment no es pagarà fins que no s'hagi comprovat, fins que no s'hagi certificat la feina feta.

Per tant, costos totals: 12,2 milions d'euros, pagats fins al moment, per la indemnització pel retard ocasionat per les administracions consorciades, que abans he detallat amb precisió: aquell període de temps entre les eleccions municipals del 2015 i els mesos que van succeir-se fins arribar a aquell acord entre administracions que va comportar, alhora, la negociació entre la mateixa ATM i l'empresa adjudicatària.

I dos temes més. Pel que fa al reequilibri. També se'ns ha preguntat per com gestionarem aquest reequilibri. La responsabilitat per aquest retard que estem patint, per part de l'ATM l'atribuïm a les dificultats de l'empresa. Ho he dit i ho repeteixo amb claredat: l'atribuïm a les dificultats de l'empresa. I l'ATM no compensarà, en cap cas, a SocMobilitat pels menors ingressos en aquest retard. No compensarem a SocMobilitat per aquests menors ingressos, que és menys temps d'explotació i, per tant, menys temps de cobrament de la comissió associada a la gestió. De fet, l'ATM planteja que ha de ser compensada, l'ATM. Per tant, eh?, el consorci, les administracions consorciades, per part de Soc Mobilitat, per almenys tres conceptes. Primer –i ho he dit més o menys en la meva intervenció inicial–, pels costos addicionals que té l'ATM per l'allargament del sistema magnètic, eh?, pel sistema analògic. Aquest allargament... *(Veus de fons.)* He dit ATL? *(Pausa.)* No. He dit... Perdó: ATM –ATM, eh? Per tant, aquest allargament té uns costos addicionals. Per això se'ns haurà de compensar.

Després, per un altre tema –aquest sí que no l'he dit en la meva intervenció inicial–, que és per la no reducció del frau durant aquest període. I m'explico una mica millor. El sistema de la T-Mobilitat serà molt més robust al frau que el que tenim ara. Per tant, qualsevol retard en la implementació de la T-Mobilitat té un període de temps durant el qual haurem de suportar els nivells de frau que puguem tenir ara; que, en definitiva, són un cost per a l'Administració i, per tant, també, doncs, això, calculat s'haurà de compensar per part de SocMobilitat a l'ATM.

I, finalment, pel mateix retard, eh? Això és així. I jo no els puc donar xifres ara, perquè aquesta és una negociació que no es retransmet en directe, però, en tot cas, nosaltres volem tancar, el que és aquest reequilibri, abans de Setmana Santa. I, en tot cas, em comprometo a que, una vegada estigui tancada, doncs, poder-ne informar. Lògicament, abans n'informarem en el Comitè Executiu de l'ATM, o en el Consell d'Administració de l'ATM; però també, lògicament, aquí en el Parlament.

I aprofundir en un tema –ja per acabar–..., el tractament de les dades de caràcter personal; que és allò que deia que sempre han sigut propietat de l'ATM des del contracte original. Perquè això està... Això és així d'acord amb la clàusula, concretament, la 9.9 del contracte de T-Mobilitat, formalitzat el passat 2014 –això ja ve del 2014. L'explotació comercial de la base de dades que es generi com a

conseqüència de l'execució del contracte queda reservada per a la gestió directa per part de l'ATM.

I la senyora Sánchez em preguntava al voltant de què vol dir exactament aquell «no obstant, podran explotar-se en funció de...» Doncs, vol dir que l'explotació d'aquestes dades per part de la societat contractista només podrà utilitzar-se per proporcionar informació personalitzada als clients de la T-Mobilitat –exclusivament relacionada amb aquest servei–, i en cap cas podrà aprofitar-se la informació continguda a la base de dades de la T-Mobilitat per realitzar accions d'explotació dirigides al benefici exclusiu de la societat contractista, com ara la promoció de la mateixa societat o el foment dels canals de venda gestionats per aquesta. En cas contrari, el mateix contracte diu que pot ser, aquest contracte, objecte de resolució.

I per complir-ho, les bases de dades del client estan garantides que en farà un ús exclusiu l'ATM. Dins del mateix organigrama del CAC, del centre d'atenció al client, es preveu un responsable de la base de dades, que és personal de l'ATM, i que és qui vetllarà perquè sigui d'aquesta manera. Per tant, serà qui administrarà permisos i accessos. Això no difereix massa del sistema habitual de dades fetes a partir de la Llei de protecció de dades, eh? tota empresa ha de tindre responsables; en aquest cas, el responsable serà personal de l'ATM, que és qui vetllarà per aquesta gestió i, per tant, qui administrarà els permisos i accessos.

Crec que he pogut respondre, més o menys, gairebé totes les –ho suposo, eh?– preguntes que m'han fet. I, en tot cas, quedo a la seva disposició per a una segona tanda de preguntes.

El president

Gràcies, senyor conseller. Doncs, si algun diputat vol fer alguna pregunta nova, coses concretes... *(David Cid Colomer demana per parlar.)* Sí, senyor Cid.

David Cid Colomer

Volia una cosa molt...

El president

Fem un segon torn de preguntes, breu, de dos minuts com a màxim? *(Veus de «Sí!»)*
D'acord. Doncs, endavant, senyora Bravo. *(Veus de fons.)* Seguim l'ordre, eh? Per tant, en nom de Ciutadans, té la paraula la diputada Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Sí; gracias, presidente. Bueno, las preguntas que yo había hecho eran sencillas y más o menos ha quedado todo aclarado. La primera intervención ya era muy completa. Y únicamente el comentario en el que usted nos ha dicho y nos ha repetido tres veces que son mejores gestores que el Estado. Usted, desde luego, no tiene abuela. Son mejores gestores que el Estado lo ha repetido tres veces. Y además se atreve a decirlo en un día en el que ha estado aquí compareciendo toda la mañana por ATLL, y toda la tarde por la T-Mobilitat, que tiene mérito.

Permítame decirle que, en la carrera de los ejemplos de mala gestión, los gobiernos autonómicos de España y el Gobierno del Estado, pues, andan todos muy reñidos en cuanto a corrupción, en cuanto a electoralismo; pero es que el Gobierno de Cataluña, pues, no anda nada *molt* posicionado en esta carrera. Los casos han sido muy similares. Yo, cuando dice que son mejores gestores que el Estado, pues no entiendo muy bien esa afirmación, porque, en cualquier caso, lo importante es cómo se gestionan las competencias y no quién las gestiona, y algún día tendrá que explicarnos a qué se refiere con el «somos mejores gestores que el Estado». ¿Se refiere a que el Gobierno de Torra, a que su Gobierno es mejor gestor que el Gobierno de Sánchez? No lo sé. ¿O a que los tripartitos eran mejores que el de Zapatero? ¿O a que...? ¿A qué se refiere? ¿O se refiere a que los catalanes en general somos mejores y por eso gestionamos mejor que lo que pueda gobernar cualquier persona fuera de Cataluña? Porque eso también tiene un nombre. ¿O solo los buenos catalanes, esos que clasifican ustedes en determinadas...? (*Veus de fons.*) Sí. Sí, sí, *el poble* de Cataluña que ustedes se autodenominan. Y muchos representantes aquí han dicho que no; Ciudadanos, PP no éramos pueblo de Cataluña. Eso no lo he dicho yo, eso lo ha dicho la señora Forcadell.

Gracias.

El president

Gràcies, senyora diputada. Ara és el torn del Partit socialista, el senyor Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Bé, jo crec que hem vingut a parlar de la T-Mobilitat i al final el focus s'ha anat ampliant a altres qüestions; ens hem posat en jardins que probablement no tocaven. Perquè aquesta era una compareixença molt tècnica, però com que el conseller ha parlat, ha fet una precisió subjectiva sobre qui era millor o pitjor gestor... Jo no hi entraré, eh?, perquè totes les accions de govern..., hi ha actuacions eficaces i altres que tenen una certa ineficiència, eh?, tant el Govern d'Espanya com el Govern de la Generalitat de Catalunya. Vostès tampoc no ho fan tot bé, eh?

I, clar, davant d'aquest tema, el que no m'ha quedat clar de la seva intervenció, i parlant de la T-Mobilitat, és si el problema que tenim és un problema de costos o d'ineficiència. Si sembla que no és de costos, pel que vostè ha parlat, l'Administració que té majoria a l'ATM és el Govern de la Generalitat de Catalunya, he d'entendre que una certa ineficiència de control sobre les empreses adjudicatàries hi ha hagut.

Gràcies, conseller.

El president

Gràcies, diputat. Ara seria el torn del Grup de Catalunya en Comú Podem. El senyor David Cid.

David Cid Colomer

Jo no entraré en el jardí de com ha gestionat, en aquest cas el vicepresident de la comissió, els torns de paraules. Crec que també seria fer-li un favor al conseller, perquè avui hem vingut a parlar de T-Mobilitat, no d'altres coses, i no cauré en aquest error.

Jo li deia –i reia– que vostè feia referència a l'ATM..., perquè vostè de l'ATM va i torna en funció de com li convé. És a dir, a vegades oblida que vostè és el president de l'ATM; a vegades oblida que la Generalitat té el 51 per cent de l'ATM, quan li convé; o, per exemple, quan vostè anuncia, en aquest cas la tarifa plana per als divuit municipis..., quan després, no?, el Govern de la Generalitat explica aquesta notícia, no fa referència a que és l'ATM, sinó que és el Govern de la Generalitat i el conseller de Territori. Per tant..., vull dir que vostè, a vegades, canvia de barret segons li convé.

Miri, jo li vull dir..., si el que ha passat amb la T-Mobilitat, el conseller de Territori i Sostenibilitat no fos un conseller del PDECAT o de Convergència, Convergència o

el PDECAT haguessin estat demanant la seva dimissió, o haguessin estat demanant la seva reprovació quan parla vostè de bona gestió, eh? I als fets em remeto. Fins i tot quan alguns altres partits han gestionat en aquest cas o bé la conselleria de Territori o bé la conselleria de Mobilitat. Perquè jo crec que el que ha passat amb la T-Mobilitat..., vostè diu que no, però jo sí que crec que és un desastre. És a dir, un projecte que havia d'haver entrat en marxa l'any 2017, no entrarà en marxa fins l'any 2021. I, per tant, crec que és necessari...

Vostè deia: «No té cap tipus de versemblança amb el que ha passat a ATLL.» Jo crec que l'ha traït el subconscient, quan vostè citava ATLL. Sí que té versemblança. La versemblança que té és la mala capacitat de gestió i la mala capacitat d'impulsar determinats projectes que té una determinada opció política i una determinada orientació política en la gestió del Govern i en la gestió de determinades infraestructures de país. I, per tant, escolti, això d'ATLL va ser un desastre. I això de la T-Mobilitat és un desastre. I si això passés, per exemple, en qualsevol administració que no gestionessin vostès, estarien posant el crit el cel. I no m'ho pot negar, perquè és evident que és així, i és el que han fet moltíssimes altres vegades persones de la seva sensibilitat política o del seu espai polític.

I, miri, jo evidentment que sé què és la T-Mobilitat. I evidentment la T-Mobilitat no és només passar el pagament de tema magnètic a tema digital. Però és veritat que anem per darrere de grans ciutats com Londres, i és veritat que..., miri, no ho dic jo...

El president

Senyor diputat, ha estat dos minuts. Li prego que acabi.

David Cid Colomer

...la identificació amb Barcelona, i que això afecta Barcelona, no ho dic jo, ho diu un diari com *El País*, que titula: «El retard de la T-Mobilitat perjudica Barcelona com a capital innovadora.» Per tant, no és la meva opinió, si això ha sortit publicat. Jo l'hi pregunto. Jo no identifico la T-Mobilitat amb Barcelona. Dic: això perjudica la capitalitat europea de la mobilitat com la té Barcelona? Jo crec que sí.

I acabo. Jo evidentment crec que la T-Mobilitat serà una gran eina i que..., jo també estic d'acord que hem d'estar a l'avantguarda com a país, però és que el problema és que anem tard. Ja no anem a l'avantguarda, anem per darrere de moltes altres

ciutats, també a nivell europeu. I, per tant, el que hauria de ser una gran eina, ho serà potser més endavant, però avui no ho és. I crec que té a veure –ho sento molt– també amb una part de la seva incapacitat de gestió. O sigui, jo crec que evidentment hi ha responsabilitat de l'empresa, no l'hi negaré, crec que és la responsabilitat substancial, però, clar, que vostè digui que la Generalitat no té cap tipus de responsabilitat en el que ha succeït, també em sorprèn.

El president

Gràcies, senyor diputat. Ara tindria un torn d'un minut la diputada Natàlia Sànchez, del Subgrup Parlamentari de la CUP.

Natàlia Sànchez Dipp

D'acord, molt breu. Sobre la qüestió els fracassos. Em pot explicar i concretar i argumentar quins fracassos de gestió pública li venen al cap quan em diu que la gestió pública és un fracàs? El que és un fracàs és que els béns necessaris per a una vida digna, en una ciutat, en un municipi, el que sigui, estiguin privatitzats i es pensin amb la lògica dels beneficis. El que és un fracàs és que els polítics que han de passar pel bé comú... Vostè m'ha dit

Fitxer 10CT10

la gestió pública dels serveis quan defensava l'aposta de publicoprivada i la privatització dels serveis públics han dit que allò públic és un fracàs. No sé si estava pensant –i acabo– en el 3 per cent. Tots sabem, de forma analítica, de forma clara i material, que la subcontractació, que la privatització dels serveis públics és una via de fugida de capital públic a les butxaques, ja no a empreses privades, a les butxaques d'aquells qui fan possible aquests contractes. Per tant, en aquesta lògica, potser, la vehemència no fa que puguem tenir un debat real sobre els models, nosaltres no tenim res contra la modernització i la facilitació dels usuaris del transport públic, no tenim res contra la T-Mobilitat, la qüestió és de fons, quin model de gestió volem per als serveis públics?

I acabo. No ha contestat la pregunta i la hi torno a repetir, sobre si el Govern fa autocrítica i sobre si la direcció d'ATM fa autocrítica per a aquest nyap.

El vicepresident

Gràcies, senyora diputada.

Ara, per Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Gómez del Moral.

Gerard Gómez del Moral i Fuster

Sí. Gràcies, president. Molt breument. Jo no sé si parlar sobre qui és poble de Catalunya o no, era l'objecte de la rèplica; en qualsevol cas, no s'ha tallat, està bé. El que sí que crec és que el poble de Catalunya o la majoria del poble de Catalunya sovint utilitza el metro, l'autobús, les bicis, el Bicing, en el cas de Barcelona, però els altres serveis que hi ha, el tren, els ferrocarrils, etcètera. Per tant, jo li agraeixo, conseller, doncs, tota l'explicació que vostè ha detallat i l'encoratjo, l'animo en dues qüestions, una que vostè ja ha dit, que és la fiscalització, si m'ho permet dir així, de la concessió, no?, i per tant, acabar d'empentar SocMobilitat perquè es compleixi, efectivament, doncs, u, diguéssim, s'exonerin, no?, sigui amb una compensació econòmica o com sigui, dels endarreriments que hi ha, però, sobretot, que s'apliqui, ara, bé el calendari i, dos, encoratjar-los, doncs, que, efectivament, es pugui concretar, no?, aquest calendari que vostè ha anunciat i, d'aquí a un any, aproximadament, puguem estar ja en la primera fase que vostè anunciava per als municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, pel que fa a la T-Mobilitat.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, senyor diputat.

I, per últim, en nom de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Eduard Pujol.

Eduard Pujol i Bonell

Senyor vicepresident Sanz, la veritat és que, si haig de parlar de la T-Mobilitat, que vol dir parlar del transport públic, que vol dir parlar d'infraestructures, si parlant d'infraestructures haig d'entrar en el debat sobre què vol dir *bon govern*, si hi han o no bons gestors aquí, mals gestors fora i a l'inrevés, clar, això em portaria a parlar de dèficit fiscal, de Rodalies, que ha rebut el maltractament de l'Estat, això em portaria a parlar d'un estat en contra, del menyspreu de l'Estat i no sé si el vicepresident censor em tornarà a amenaçar o em tornarà a prendre la paraula.

Per continuar, tinc garantit que no m'aplicarà un nou micro 155? I estem segurs que no... o té la Guàrdia Civil, aquí, a fora, per entrar a la sala? És que el fet de practicar la censura fa que, després, les intervencions, doncs, arrenquin coixes i, per tant, li demano que no ho torni a fer i que no ho torni a fer en funció –vostè, abans, s'ha demostrat absolutament legalista– del que diu el Reglament d'aquest Parlament. Les comissions, segons l'article 49, Membres de les meses, han de tenir una mesa composta d'un president, d'un vicepresident i d'un secretari –és el cas–, la qual té les funcions conferides per aquest Reglament a la Mesa i al president del Parlament. I –ah, carai– quines són les funcions de la Presidència del Parlament, senyor Sanz? Doncs, segons l'article 39, el president del Parlament –per tant, vostè, en aquest cas– dirigeix els debats amb imparcialitat i atenent al respecte degut al Parlament. Em sembla que no és el cas que hem viscut aquesta tarda.

Moltes gràcies.

El vicepresident

No entraré a fer valoracions sobre les seves consideracions. Simplement, donar-li el torn de rèplica al conseller Calvet per un temps, no ho sé, de deu minuts o... el que necessiti.

El conseller de Territori i Sostenibilitat

Molt bé. Sempre m'asseguro de no obrir torn, abans de començar a intervenir. *(Rialles.)* Molt bé. Doncs, autocrítica, n'hem fet, senyora Sánchez. N'he fet jo i n'ha fet el director... N'he fet jo, avui mateix, en aquesta compareixença i n'ha fet el director de l'ATM davant del Consell d'Administració de l'ATM, que és on s'ha de fer i, per tant, ho dic amb tota normalitat, hem fet autocrítica i hem assumit que, efectivament, doncs, aquest és un projecte que, per una i altra causa, doncs, ha patit uns retards i que no volem que en torni a patir i que hi estem al damunt perquè es pugui implementar el més ràpidament possible. Això és una autocrítica, això vol dir: «Escolti, volem ja, d'una vegada, poder disposar d'aquesta segona revolució, d'aquest més i millor transport públic que necessitem com a país per disposar d'una mobilitat més sostenible.»

Jo no he parlat de «sistema públic fracassat», he parlat de «monopolis públics». Vostè, vostè i els diputats i diputades del seu grup, sempre contraposen el model de col·laboració publicoprivada al model de gestió exclusivament públic, neguen la

col·laboració publicoprivada, ho fan sovint, ho fan gairebé en cadascuna de les ocasions en què podem debatre, i jo no el nego, jo sempre reafirmo que crec en el model de col·laboració publicoprivada, crec en aquest model, és un model d'èxit, en moltes matèries, en salut, en ensenyament, en també transport públic i que, en tot cas, els monopolis públics –monopolis públics–, he parlat de «monopolis públics», són sistemes, sovint, quan s'han exercit en la seva totalitat o parcialment, advocats al fracàs, per exemple, un monopoli públic ha estat Renfe, sense anar més lluny, no? En tot cas, vostè nega un model de col·laboració publicoprivada i jo sempre el poso en valor, perquè hi crec, perquè hi crec, perquè hi creiem.

Nosaltres, quan dic «nosaltres», vull dir Govern de la Generalitat, som el 51 per cent de l'ATM, el 51 per cent. Hi ha, efectivament, dos altres administracions consorciades, l'Ajuntament de Barcelona i l'Àrea Metropolitana. Els acords al voltant del contracte de l'ATM es poden adoptar per dos terceres parts, així ho marquen els estatuts de la mateixa ATM, però és que els contractes, tant l'original com l'addenda, per tant, l'original de 2014 i l'addenda del 2017, es van adoptar per unanimitat, per unanimitat i, per tant, les administracions consorciades, de les quals qualsevol responsable polític que hi hagi actualment al capdavant se n'ha de fer responsable, com jo també em faig responsable de l'època del tripartit i ho he dit en veu alta en moltes ocasions, per responsabilitat, per responsabilitat del càrrec i per responsabilitat institucional és la que és, per unanimitat de l'ATM. Per tant, el que no es pot fer és a l'inrevés, diguéssim, fer valdre l'ATM quan a vostè l'interessa, en funció de si d'aquesta manera pot culpabilitzar o no a una part de l'ATM. I, per tant, jo me'n faig responsable al 100 per cent; facin-se vostè responsable també del 100 per cent, com a, en fi, pràcticament, representant de l'Ajuntament de Barcelona i de l'Àrea Metropolitana en aquest Parlament de Catalunya, perquè exerceix aquest paper sovint i amb, vaja, amb molta naturalitat i, per tant, ho donem per bo i és així, però ho assumeix, ho assumeix. Els contractes es van adoptar per unanimitat.

Vostè ha dit que el Govern de la Generalitat va presentar la tarifa plana... No, home, no. Si la tarifa plana o la tarifa metropolitana la vam presentar en seu de l'ATM i, en representació, ho van fer les tres administracions consorciades; la vaig presentar jo, efectivament, m'hi poso al davant, però al costat de la tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i del vicepresident de l'Àrea Metropolitana i, per tant, no és el Govern de la Generalitat el que ha anunciat la tarifa plana i, per tant, nosaltres

no ens apropiem, com a Govern de la Generalitat, d'alguns aspectes, ens fem responsables de tot, del bo i del dolent. Però li demano que vostè també ho faci, no passa re. Suposo que, com que venen eleccions, doncs, tots quedem «apretats» pel que hem de dir públicament, però fem-nos responsables de tot el que representa l'ATM com a òrgan consorciat que pren decisions al voltant de la T-Mobilitat per unanimitat.

M'havia quedat una pregunta per respondre i ara no recordo... No, ja l'he respost, a la senyora Sànchez. Oi que sí? Perdoni, eh? Ara, m'he quedat en blanc. M'ha dit: «Digui'm...» M'ha dit... No. En tot cas, ja l'he respost.

Vinga, deixem-ho aquí.

Moltes gràcies.

El vicepresident

D'acord. Gràcies, senyor conseller.

Un cop ja feta la compareixença i els torns dels grups, s'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...