



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**

Sessions núm. 24 i 28 / CISP i CTH / 5.02.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CISPiCTH\24i28CISPiCTH\

Fitxer 24CISPi28CTH1

XV legislatura · cinquè període · sèrie C · número ****

Comissió d'Interior i Seguretat Pública

i Comissió de Territori i Habitatge

Sessions 24 i 28, dijous 5 de febrer de 2026

Presidència de l'H. Sra. Ester Capella i Farré

Sessió 24 de la CISP

Sessió 28 de la CTH

Les sessions de la Comissió d'Interior i Seguretat Pública (CISP) i de la Comissió de Territori i Habitatge s'obren a ****. Presideix Ester Capella i Farré, acompanyada del vicepresident, Mario García Gómez, i de la secretària, Mercè Esteve i Pi. Assisteix la Mesa el lletrat Rubèn Ramírez Fernández.

Hi són presents [Judit Alcalá González](#), [Lídia Ferré Ferré](#), [Antoni Poyato Rodríguez](#) i [Christian Soriano García](#), pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; [Jeannine Abella](#) i [Chica](#), [Irene Negre](#) i [Estorach](#) i [Josep Rius](#) i [Alcaraz](#), pel G. P. de Junts; [Laia Cañiguerol Olivé](#) i [Josep Vidal Bringué](#), pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; [Pere Lluís Huguet Tous](#) i [Alberto Villagrasa Gil](#), pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; [Sergio Macián de Greef](#), pel G. P. de VOX en Cataluña; [Andrés Garcia Berrio](#), pel G. P. Comuns; [Xavier Pellicer Pareja](#), pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i [Sílvia Orriols Serra](#), pel G. Mixt[membres comissió].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

Punt únic: Sessió informativa de les comissions d'Interior i Seguretat Pública i de Territori i Habitatge amb les conselleres d'Interior i Seguretat Pública i de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la gestió i les mesures amb relació a l'accident de Gelida (tram. 355-00176/15). Consellera del Departament d'Interior i Seguretat Pública. Sessió informativa.

La presidenta

Bon dia a tothom. Els minuts, sabeu els minuts d'intervenció. Les conselleres es partiran quaranta minuts, vint i vint. Després els grups parlamentaris, set minuts, set minuts. És que veia els deu minuts i deia: No pot ser, que ahir vam quedar d'una altra manera. Set minuts, vint minuts després les conselleres, tres minuts per grup i després les conselleres cinc minuts cadascú. I ja aviso així, en general: els temps són els temps per respectar per tothom. Miro la senyora Esteller, que sempre té aquesta elasticitat amb el temps. *(Rialles.) (Àngels Esteller Ruedas intervé sense fer ús del micròfon.)* Sí, enfilada, sí. Bé, molt bé. Vaig a buscar els consellers.

La sessió se suspèn a... i es reprèn a...

La presidenta

Molt bon dia a tothom. Benvinguts a totes i a tots, consellera Parlón, consellera Paneque, secretària del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. S'incorporarà després la directora general de Bombers.

Sessió informativa de les comissions d'Interior i Seguretat Pública i de Territori i Habitatge amb les conselleres d'Interior i Seguretat Pública i de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la gestió i les mesures amb relació a l'accident de Gelida

355-00176/15

I iniciarem aquesta sessió de la Comissió d'Interior i Seguretat Pública conjuntament amb la Comissió de Territori, amb la compareixença de les dues conselleres, assistides per les persones que creuen oportú per parlar en cas que necessitin alguna qüestió amb relació als seus equips. També donar la benvinguda a tots els membres dels diferents departaments, a les diputades i els diputats i a tothom que ens està seguint pel canal Parlament.

Aquesta compareixença és a petició de les conselleres, per tant, l'ordre d'intervenció dels grups parlamentaris serà, doncs, l'ordre habitual de major a menor. Donarem la benvinguda també a la directora general que ja s'incorpora. Bé, en tot cas, iniciariem la sessió pel temps de vint minuts cada una de les conselleres, per la que desitgi actuar primer, en aquest cas. Si és la senyora Parlon? Consellera, quan vulgui.

La consellera d'Interior i Seguretat Pública (Núria Parlon i Gil)

Bon dia a tothom. Gràcies, presidenta. Membres de la mesa, consellera Paneque, directora i director. La meua part la centraré en la intervenció que van fer els diferents cossos d'emergència i seguretat en els dos incidents que es van donar gairebé simultàniament alhora, durant el dia vint de gener. Aniré relatant tot el que tinc endreçat per no deixar-me coses que crec que són importants que puguin conèixer.

El passat 20 de gener, sobre les 20.36, es rep un avís al 112 on s'informa que a seguretat d'Adif ha comunicat que un tren que anava en la línia RG1, en el trajecte des d'Hospitalet de Llobregat fins a Maçanet de la Selva, havia col·lisionat amb una roca i havia descarrilat a la zona de via que passa, en aquest cas, per la via C-35, en el punt quilomètric 76, a la població de Maçanet de la Selva.

El primer avís informa que el tren està bé i que l'afectació només és en una de les rodes, que està fora de la via. Per tant, en aquest moment ja sabem que no hi ha afectacions pel que fa a les persones que viatgen en el tren i conductors i personal auxiliar. Des de la Sala Central de Bombers es realitza una comunicació amb el cos de Mossos d'Esquadra i Adif. S'activa el protocol per accidents ferroviaris amb els diferents recursos que, en aquest cas, gestiona Adif per traslladar amb taxis a les persones viatgeres, les quals totes són traslladades al seu destí.

Aquest incident, com els deia, s'inicia a les 20.36 i es tanca posteriorment sense cap incidència pel que fa als viatgers. S'activen Mossos d'Esquadra, Bombers i aquest

accident, pel que fa a l'activació del pla d'atenció als accidents que es produeixen en les vies ferroviàries, queda tancat.

Malauradament, el mateix dia, al voltant de les 21 hores, es produeix una altre accident ferroviari a la R4 de Rodalies. Era el comboi que realitzava el trajecte de Sant Vicenç de Calders-Manresa i circulava entre Gelida i Martorell. Aquí es produeix un descarrilament per col·lisió. El tren va impactar contra el mur de contenció que, per causes que es desconeixen, havia cedit i havia envaït part de la via. L'impacte va provocar danys importants a la cabina del primer vagó del comboi i, en el tren accidentat, com bé saben,

Fitxer 2

d'acord amb la informació recollida i «cribada» pel SEM, sabem des de l'inici que hi ha unes trenta-set persones ferides de diferent gravetat. Amb la classificació habitual que fa el SEM, cinc persones en aquell moment consten com ferides de gravetat; la resta, menys greus. I en el cribratge que es fa des de l'inici en la finca de les persones que estan al capdavant de Caves Torelló, als quals els agraïm tota la feina que van fer d'acollida del primer centre de comandament avançat per atendre les persones, les persones ferides, doncs, es pot desplegar tot lo que és l'atenció dels serveis d'emergències.

En aquest cas, aquest primer cribratge, amb tota la col·laboració del SEM, es fa relativament molt ràpid i, per tant, totes les persones ferides són «cribades» i traslladades als diferents hospitals. Malauradament, una de les persones resulta finada, que ja hem expressat reiteradament el condol als familiars i amistats d'aquesta persona, i ho tornem a fer avui aquí en aquesta compareixença. De totes les persones ferides, un total de vint-i-sis són donades d'alta en poques hores i a dia d'avui només queda una persona ingressada a un hospital. La resta, doncs, han estat donades d'alta; malauradament.

En el moment en què s'activa aquesta emergència, s'activa el pla de protecció civil de Catalunya, el Procicat Ferrocarril. En principi estava en fase d'alerta, però, posteriorment, com que hi han múltiples víctimes, passa a la fase d'emergència en lo que és l'organització de tota l'operativa de protecció civil. Llavors, això què vol dir?

Que s'activa el sistema de comandament del Cecat, que té el primer centre, com he dit, de comandament dintre de lo que són Caves Torelló, que és el primer lloc on anem tant la consellera Paneque com el conseller de Presidència i jo mateixa, que rebem les primeres informacions de com s'ha produït l'accident, i aquí, doncs, tenim ja desplaçats Bombers de la Generalitat de Catalunya, que fan les primeres tasques d'estabilització de l'entorn i de l'escenari. Hi participa el grup d'especialistes en col·lapse d'infraestructures, el grup GREC, que estabilitza el mur de contenció, i es fan totes les tasques d'emergències pertinents.

En paral·lel, també, com ja he dit, està treballant el Cos de Mossos d'Esquadra, que fa totes les tasques de cura pel que fa a la mobilitat i, perquè també s'ha de tallar el carril de l'AP-7, per seguretat en totes les tasques que s'han de fer. I també, doncs, tenim allà treballant altres cossos de seguretat. Quant a la dotació de bombers, quaranta-vuit per cent dotacions de Bombers de la Generalitat de Catalunya, amb un total de cent vuit bombers i bomberes. Per part de Mossos d'Esquadra, en l'operatiu hi van participar catorze patrulles de seguretat ciutadana, quatre equips d'ordre públic, dues patrulles de trànsit i la unitat de drons, així com, també, la Policia Científica i Policia d'Investigació.

La intervenció en aquesta fase d'emergències, un cop tenim activat el Procicat en fase d'emergència, té tres fases i una quarta, que és la que es correspon, ja, amb la investigació. La primera fase és en la qual es fan les accions inicials, que són les que jo els he relatat en aquesta primera part de la intervenció, que té a veure amb l'atenció a les persones ferides i el cribratge que fa el SEM i derivació als diferents hospitals de referència i del conjunt de Catalunya; treballar perquè, davant dels riscos apreciats amb la inestabilitat del mur..., fer l'estabilització necessària per part del grup especialista de bombers. I a partir d'aquí, doncs, un cop estabilitzada provisionalment tota la zona del mur de contenció, es garanteix també la seguretat, en aquest cas tant dels professionals de bombers com de les víctimes, que durant tot aquest procés s'estaven evacuant i traslladant per rebre l'atenció sanitària adequada.

Durant tota aquesta fase hi ha unes tasques molt complicades, els treballs de cancel·lació, en aquest cas el cos de Bombers, per extreure les persones que havien

quedat atrapades en lo que era la cabina. Es fan totes les tasques de triatge exhaustiu per derivar les víctimes, com els deia, a les diferents unitats d'atenció. I, per altra banda, es va configurar un centre d'atenció familiar en el centre cívic de la urbanització de Casablanca, per proximitat amb l'equip de psicòlegs del SEM i també Mossos d'Esquadra. Aquí hem d'agrair l'acompanyament que des de bon inici fan tant l'alcalde de Gelida com l'alcalde de Sant Sadurní d'Anoia i l'alcalde de Subirats, perquè després el centre de comandament avançat de Bombers estarà desplegat a Sant Sadurní i, per tant, des de l'inici es van implicar i van ajudar en tot lo possible.

Posteriorment, hi ha un moment de la fase tres, que és on es fa tota la tasca de, un cop estabilitzada l'emergència..., és a dir, s'havia atès les víctimes, s'havia estabilitzat el talús; es fan, doncs, tot el que serien les tasques ja pròpiament de valoració estructural del mur de contenció que afecta el carril dret de l'AP-7 en direcció sud. Es manté el tall del carril dret en sentit sud per possibles afectacions del talús adjacent. Bombers de la Generalitat informen, doncs, que el talús es veu clarament afectat per l'impacte de la pluja i llavors es fan diferents intervencions, com els deia, per part del grup expert d'estructures col·lapsades per estabilitzar tota la zona de treball, que, com bé saben, s'allarga uns quants dies fins que es fa tot el desballestament de les restes del comboi.

La cap de la demarcació de Carreteres del Ministeri de Transport es presenta al lloc. Informa que a les de la tarda es tallarà el trànsit de l'AP-7 de manera completa perquè és necessari realitzar, doncs, tots els estudis geotècnics i de drenatges i valorar les possibles afectacions que té aquesta infraestructura. Des d'aquest moment, es realitzen reunions amb els màxims responsables del Ministeri de Transport, Cos de Mossos d'Esquadra, Adif i Renfe, i es determina que els operaris de manteniment de Renfe retiraran, com els hi deia, el comboi afectat. El Ministeri de Transport s'encarrega de resoldre l'afectació relativa a la xarxa viària, mentre que els tècnics d'Adif supervisen que tot es realitzi amb seguretat, amb un responsable de via de Mossos d'Esquadra que s'encarrega de garantir l'operativa d'accessos i entorn.

Llavors entrem, pel que fa a la quarta fase, on participen els serveis del Departament d'Interior, que és tot el que té a veure amb la fase d'investigació, que s'inicia una

vegada finalitzada la fase crítica de la gestió de l'emergència. S'inicien les funcions pròpies de policia judicial, s'informa del decés de la persona a la jutgessa de guàrdia amb comitiva judicial. Es van iniciar els protocols de comunicació també als familiars de la persona finada, que, com bé saben, resideixen fora de Catalunya. I l'endemà, amb llum del dia, es fan totes les tasques d'inspecció ocular tecnicopolicia per localitzar tots aquells vestigis que tenen valor indiciari o probatori.

La investigació dels fets està dirigida per la jutgessa del Jutjat de Primera Instància i Instrucció número 3 de Vilafranca, auxiliada per l'Àrea Central Aeroportuària i de Transport, ACAT, i, evidentment, de Mossos d'Esquadra, competent en la investigació dels accidents ferroviaris. Quan es va rebre l'avís de descarrilament del comboi de l'R4 amb la víctima mortal, doncs, es desplacen al lloc dels fets i comencen totes les tasques de gestió i accions per incorporar en les diligències policials que són traslladades a l'autoritat judicial. Entre les accions d'investigació realitzades i que formen part d'aquesta investigació, doncs, està tota la recollida de proves, el que té a veure amb tota la coordinació que fa la policia científica per recollir aquests indicis i la gestió que es fa, també, de la informació dels testimonis.

Acabem, després, amb l'actualització dels treballs de recuperació de la mobilitat arran de la zona on es pateix l'accident, que, com bé saben, s'obre primerament un carril que permet la circulació. Això es fa durant el cap de setmana, però, finalment, s'ha de tancar l'AP-7 pels treballs que s'han de fer vinculats amb la seguretat de la via. Això comporta que s'hagin de dissenyar, per part del Servei Català de Trànsit, en coordinació també amb Territori i amb i amb els equips del ministeri... Es cerquen rutes alternatives, que es va fent el seguiment des del Servei Català de Trànsit i l'aixecament dels peatges de la C-32. I a hores d'ara, si tot va bé amb relació a les obres que s'estan fent en aquesta infraestructura, aviat es podrà recuperar el trànsit rodat per aquesta.

Per tant, aquesta va ser la tasca que es va fer per part dels serveis d'emergència durant tota la gestió d'aquesta primera fase de l'emergència. Valorem que hi va haver una bona coordinació entre els diferents cossos operatius en la realització de les tasques d'emergència. Considerem que va haver-hi una bona gestió amb els gestors de la infraestructura en tot moment, en els moments més delicats.

I, per altra banda, avui dia es manté activat el pla Procicat Ferrocarril perquè té totes unes derivades, com bé saben, l'accident amb el tall de l'AP-7 complet direcció sud i totes les limitacions de mobilitat que això comporta, per poder fer una gestió adequada de les derivades de tota aquesta situació. Per tant, a hores d'ara ja no estem en situació d'emergència, estem en situació d'alerta, i es mantindrà fins que tinguem normalitzada tota la mobilitat vinculada a aquest accident.

Deixo aquí la meva primera intervenció i passo la paraula a la consellera Paneque.

La consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica (Sílvia Paneque i Sureda)

Sí; gràcies, consellera. Presidenta, diputats, diputades i membres dels diferents departaments, comparec avui davant d'aquesta comissió per fer un repàs amb rigor, complet i fidel als fets que van ocórrer el dia 20 de gener i, posteriorment, el dia de l'accident, com tots vostès saben, ferroviari a Gelida, que, malauradament, va comportar la mort d'un dels maquinistes en pràctiques.

En aquest punt, permetin-me que em reïteri amb el trasllat de condolences i també l'agraïment de totes les persones que en les primeres hores van ajudar en les primeres atencions als ferits.

Ho faig perquè entenem que ha estat a petició pròpia, perquè entenem que per explicar la gestió de la crisi cal tornar al tràgic dia i explicar què va passar, com va passar i quines accions i decisions es van prendre en cada moment i que les varen motivar.

El dimarts 20 de gener va ser una jornada marcada, des del primer moment, per unes condicions meteorològiques adverses; un nou episodi de pluges intenses, que, com vostès saben, venia sumat a jornades anteriors de pluges també acumulades. I, per tant, estàvem en uns dies amb unes acumulacions de precipitacions importants. El terreny es trobava, en diferents zones, altament saturat i això va generar diverses incidències de despreniments en diferents xarxes, també en la ferroviària. S'han dit moltes coses sobre aquesta qüestió. Aquest és un element a tenir en compte, però allà on hi ha hagut esllavissades ha estat en zones, i ho reïtero, en la xarxa viària ferroviària on aquell dia o durant els dies anteriors hi havia hagut acumulació de pluges.

Poc abans de les 21 hores del dia 20 de gener, a la línia R4 de rodalies, el tren número 77.456, que feia el trajecte Sant Vicenç de Calders - Manresa i circulava en aquell moment entre Gelida i Martorell, va impactar contra un mur de contenció que s'havia desplaçat i envaïa parcialment la via. No es tractava d'un mur completament desplomat. Es tractava d'un mur prefabricat de formigó que havia quedat inclinat dins el gàlib ferroviari, una circumstància que també feia difícil que es pogués detectar a distància. Aquest mur, com s'ha dit, formava part dels elements de contenció de terres del terraplè de l'AP-7, just al sud del pas superior a l'autopista sobre aquesta línia ferroviària, i corresponia a les obres d'ampliació de l'AP-7 a sis carrils. Per tant, era una estructura de construcció relativament recent i que havia passat tots els protocols i revisions anuals.

Segons el primer informe tècnic, el maquinista va disposar d'uns cinc segons de reacció, que és un marge absolutament insuficient per poder aturar el tren i evitar la col·lisió. En aquesta cabina hi viatjaven quatre persones: el maquinista titular i tres conductors en pràctiques, que estaven realitzant una sessió de formació. Lamentablement, com bé saben, un dels maquinistes en pràctiques va perdre la vida. Tal com detallava la consellera Parlon, el SEM va atendre trenta-set persones. Ella ha donat el detall: cinc persones ferides greus, sis menys greus i vint-i-sis persones ferides lleus, amb una persona, ho repeteixo, traspassada.

Durant la nit del 20 al 21 de gener, tècnics dels equips d'Adif i de Renfe, així com els consellers de Presidència en funcions de president de la Generalitat, la consellera Parlon i jo mateixa, el delegat del Govern al Penedès i la directora de Serveis Territorials d'Interior ens desplaçem fins al lloc de l'accident. A les 21.30 es

Fitxer 24CISPi28CTH3

rep formalment l'avís de l'accident ferroviari de Gelida i a les 23.30 es constitueix el centre de comandament de bombers al mateix lloc del sinistre, amb la participació del SEM, Mossos d'Esquadra, Protecció Civil, Renfe, Adif, bombers i representants de la Generalitat en els diferents àmbits que els he comentat de Presidència, Interior i Territori.

D'aquesta reunió se'n deriva una decisió de gran transcendència, que és la decisió que el dimecres 21 de gener se suspengui el servei de rodalies, de regionals i de mitjana distància en tot el seu conjunt. Es va considerar imprescindible aturar el sistema per poder comprovar l'estat de la infraestructura ferroviària en el seu conjunt a tot Catalunya –com els dic, amb rodalies, regionals i mitjana distància– després dels efectes del temporal i atenent els dos accidents que ja s'havien produït.

Era una decisió difícil per les hores i per l'impacte que tindria, però era una decisió totalment necessària, i es determina, per tant, que el servei no es reprendrà fins que no hi hagi garanties d'operativitat en tot el sistema. A les 23.57, Adif comunica que es manté suspesa la circulació ferroviària a causa dels danys i afectacions provocades pel temporal i s'anuncia la realització de marxos blanques per verificar l'estat de tota la infraestructura. I es comencen a prendre decisions de reforç del transport interurbà i es recomana evitar els desplaçaments no imprescindibles.

Aquella mateixa nit, també s'adopten mesures preventives addicionals, com poden ser el tall de la catenària, la interrupció de la circulació ferroviària a la zona de l'accident i el tall del carril dret a l'AP-7 en sentit sud, per poder controlar possibles riscos estructurals.

En el dia posterior a l'accident, dimecres 21 de gener, el dimecres ens vàrem centrar i l'objectiu fonamental era verificar que l'estat del sistema ferroviari era operatiu abans de qualsevol represa del servei en el conjunt del sistema. Aquella matinada, del 20 al 21, a les 2.30, ja s'inicien aquestes marxos blanques i les revisions completes de la infraestructura, ho repeteixo, a rodalies, a regionals i a mitjana distància. Tècnics d'Adif inspeccionen totes les línies per detectar possibles afectacions derivades dels desprendiments registrats els dies previs. A les 9.30 s'activa el Cecat per fer el seguiment operatiu de la situació. Activem mesures excepcionals de mobilitat per reduir l'impacte de la suspensió del servei. Reforç de transport interurbà. Increment també de les freqüències de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en les hores punta. Obertura del peatge de la C-32 a la zona del Garraf. I recomanació generalitzada del teletreball.

Les inspeccions d'Adif conclouen, el dia 21, que totes les línies son operatives, excepte el tram de l'R4 Sud, on caldrà mantenir un pla alternatiu de transport just a

la zona, en el tram on succeeix l'accident. I a les 18 hores del dia 21, Adif emet un certificat de seguretat d'operativitat de la infraestructura i ho trasllada a Renfe. Aquesta certificació és la base tècnica que de manera automàtica marca la represa del servei.

Dijous 22 de gener. El dijous 22 de gener, la situació era altament complexa, perquè si bé existien aquestes certificacions de seguretat d'Adif, el cert és que sobre el terreny s'havien patit diferents despreniments i les circumstàncies també tràgiques tant de l'accident de Gelida com d'Adamuz també van suposar un impacte en la plantilla, en els maquinistes i en la plantilla de Renfe. A primera hora del matí se'ns comunica per part de Renfe que dels cent quaranta maquinistes necessaris per activar tot el sistema a Catalunya, el servei previst, només s'havien presentat sis maquinistes. Des del departament i el Govern, en exercici de les competències i les atribucions que tenim en aquell moment obrim i comuniquem un expedient informatiu a Renfe perquè informi de quines són les circumstàncies que acompanyen el fet de no començar aquesta operativitat.

Aquí els dic també que en les circumstàncies difícils i que les següents hores s'inicien converses amb Renfe, amb la plantilla, amb els sindicats de maquinistes, amb Comissions Obreres i UGT, els haig de ben assegurar que en aquestes converses en tot moment el que es posa sobre la taula són mesures i inquietuds sobre la seguretat. En cap moment se'ns trasllada cap situació sobre condicions laborals que no estiguin absolutament vinculades a l'àmbit de la seguretat. Per tant, en tot moment en les converses que hi ha conjuntes el que se'ns trasllada és augmentar els criteris de seguretat a l'hora d'operar. Davant d'aquesta situació, des del departament i el Govern mantenim totes les mesures alternatives de mobilitat per assegurar la mobilitat de les persones en una situació tan dràstica de no operar tot el sistema de rodalies, regionals i mitjana distància a Catalunya.

Continuem amb el reforç de transport interurbà. Continuem mantenint els plans alternatius de transport. Incrementem les freqüències de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Reforcem amb una contractació d'urgència el personal d'informació a les estacions. A data d'avui, en el conjunt global s'han activat 650 informadors, d'aquests, més de cent per part del Govern, del departament, distribuïts

a tot el territori; uns cent cinquanta busos vinculats als plans alternatius de transport i 230 busos vinculats al reforç de línies interurbanes a Catalunya per reforçar els principals corredors en termes d'usuaris.

A instàncies del Govern, es convoca una reunió urgent a la seu de Renfe, amb la participació de Renfe, Adif, sindicat de maquinistes, Comissionat pel traspàs de rodalies i el secretari de Mobilitat i Infraestructures. L'objectiu era reactivar el sistema amb la màxima seguretat. I les dues coses són importants en aquest moment: s'acorda avançar cap a una represa esglaonada del servei vinculada a un pacte subscrit per totes les parts de revisions conjuntes, és a dir, marxés exploratòries per assenyalar punts de risc, treballs coordinats amb Adif, amb equips de la Direcció General de Seguretat de Renfe i marxés blanques posteriors d'anàlisi abans dels serveis comercials. S'inicien aquell mateix dia i es mantenen tots els serveis alternatius i de reforç mentre aquesta represa no es consolida.

Divendres 23 de gener. El divendres 23 arribem a un acord per reactivar el sistema i la infraestructura pateix un despreniment que té conseqüències greus en l'ànim, també, entre d'altres, dels professionals ferroviaris. Al llarg de la tarda del divendres, es produeix un nou episodi que agreuja la situació, un despreniment de terres entre Maçanet-Massanes i Blanes que obliga a aturar de manera immediata la circulació en aquest tram. I aquest incident ens confirma que cal prudència.

Aquest és el moment que el personal ferroviari exigeix que hi hagi mesures de seguretat globals i superiors, estàndards superiors per reobrir el sistema.

Vostès ho coneixen, rodalies és un sistema complex, i generem un acord operatiu entre Govern, Renfe, Adif i sindicats, amb una metodologia que inclou informes per part d'Adif, doble aprovació i comprovació pels equips de Renfe, marxés exploratòries, marxés blanques, entre d'altres. Un sistema complex que endarrerix, però que a la llum dels fets s'evidencia del tot necessari.

A més, com vostès saben, les competències i les atribucions i les responsabilitats sobre els diferents agents estan repartides. I tot i que hi ha aquesta predisposició de manera conjunta, és del tot necessari activar mecanismes i protocols per a una millor coordinació entre Renfe i Adif i el titular del servei, el Govern de la Generalitat de Catalunya, el departament.

Les reunions per reprendre el servei s'allarguen fins a altes hores de la matinada i l'endemà, de manera parcial, algunes de les línies segures van reprendre el servei d'una manera parcial. No s'havia aconseguit un acord general per obrir el servei en normalitat i la Generalitat així ho va comunicar en el seu moment a l'operadora, a Renfe.

El dissabte és quan el Govern de Catalunya és conscient que no només gestiona una crisi; es fa evident que la crisi està succeint sobre una infraestructura que té una fragilitat extrema –un fet, aquest, perfectament conegut per tots els que estem aquí–, amb una gran vulnerabilitat, amb una fragilitat que fa que aquests elements que he descrit fins ara estiguin succeint, com dic, sobre una infraestructura molt vulnerable.

La situació va ser tan greu que les certificacions que fins ara, doncs, s'emetien per part d'Adif era del tot evident que no eren suficients per garantir la continuïtat del sistema. I davant d'aquest escenari, cal preguntar-se, i així ho vàrem fer, sobre els perills de la gestió dels riscos. I el Govern va escollir en tot moment seguretat.

Aquesta decisió pot ser susceptible de crítica i de la consideració dels diputats i diputades. Pot ser que algú pensi que en aquestes circumstàncies hagués obert el sistema. Però el criteri que van seguir en tot moment el departament i el Govern va ser de tenir en compte aquestes peticions addicionals d'estàndards superiors de seguretat. I la preservació de la seguretat dels usuaris, usuàries i personal de Renfe, especialment els maquinistes, havia d'estar per sobre de qualsevol altra consideració i decisió. Per tant, el Govern prioritza evitar riscos que, des del nostre punt de vista, haguessin pogut ser catastròfics per a Catalunya.

Amb l'ordre de la Generalitat es va treballar per utilitzar la complexitat del moment per treballar amb alta intensitat a millorar la seguretat, com els dic. Es col·labora des del departament amb els equips de la pròpia secretaria del Departament d'Infraestructures de Catalunya, de l'Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya, també amb bombers, per identificar punts de risc a la xarxa ferroviària. Alguns són d'alta complexitat, que van requerir i estan requerint inspeccions específiques i actuacions correctores abans de poder garantir una operació continuada i amb seguretat del servei.

Prioritzar la seguretat constata que les afectacions no són ni puntuals ni concentrades només en una sola línia o en la línia o en el tall de l'accident, sinó que abasten pràcticament tota la xarxa de rodalies i diversos serveis regionals, amb especial incidència a línies com l'R3, R4 i R1. Tots vostès tenen el mapa actualitzat d'aquests punts. I estem davant no només d'una crisi, sinó d'un problema estructural.

I triem una via agosarada, però que pensem que és necessària, que és parar tot el sistema de rodalies, regionals i mitjana distància tot el cap de setmana, quan hi ha menys afectacions per la mobilitat laboral i que alhora també permet que aquests treballs es puguin dur a terme amb més eficàcia, amb més celeritat, per no haver-hi servei comercial en marxa mentre es van desenvolupant, i per intentar recuperar els serveis a partir del dilluns 26.

Al llarg del dissabte, la situació es veu agreujada també per un episodi meteorològic advers, avisos successius de neu, pluja i vent que incrementen de manera significativa riscos de talussos i a l'entorn de les vies. I davant aquest escenari, des del nostre punt de vista, es confirma que el manteniment del tancament del servei és adequat i es manté, com els dic, durant tot el dissabte i tot el diumenge.

Durant el dia, es prenen dues decisions rellevants. Per un costat, reforçar l'exigència al ministeri de solucions; també establir la gratuïtat del servei ferroviari i dels transports alternatius fins a la restitució completa del sistema, mesura que en aquests moments, com saben, és vigent, assumint que la ciutadania no pot pagar el cost d'una situació que no ha provocat i que sens dubte està molt lluny d'allò desitjable.

El diumenge 25 de gener, el treball se centra exclusivament en preparar la represa segura del servei. Adif informa de l'avanç de les obres, de les inspeccions a les línies prioritàries, certificacions tècniques als punts més crítics i vigilància permanent allà on les actuacions encara no han finalitzat. Es confirma que les obres d'emergència ja estan iniciades o replantejades als punts detectats com a més greus, però també que la represa efectiva del servei depèn no només de l'estat d'aquesta infraestructura, sinó de la disponibilitat del personal en les circumstàncies que els he anat exposant fins ara.

Enmig d'un escenari amb dos accidents amb víctimes, quan es fan evident els problemes estructurals d'anys de desinversió, hi ha qui diu que aquesta vegada és la bona per trespasar, per arreglar problemes d'anys i panys. Aquesta, ens podem preguntar, és l'ocasió on professionals es poden agafar a les circumstàncies per millorar aquestes vies depauperades i estructures envellides? Jo això no ho sé. Són preguntes que s'han fet i vostès fan. El que sí sé és que aquesta vegada Adif, Renfe i ministeri assumeixen les seves responsabilitats; per primera vegada es prenen decisions vinculades a cessaments de persones que tenen responsabilitats directes sobre aquesta situació i per primera vegada també s'ha portat a terme, i ho vull dir, perquè, de la mateixa manera que demanem responsabilitats, també exigim

Fitxer 4

i es despleguen de manera inèdita equips a tota la xarxa –més de dotze equips– per arreglar una situació que a totes llums, com veuen vostès, és del tot deplorable. La resposta de la inversió la donem a conèixer també aquests dies –és una certesa, són aquests 1.700 milions d'euros–, amb un compliment de la inversió d'un setanta-set per cent. Per tant, de la mateixa manera que denunciem i exigim actuacions immediates, també vull posar en valor allò que des de Renfe, Adif i ministeri s'aporta en aquests moments.

Dilluns 26 de gener. El dilluns 26, quan s'havia anunciat la represa del servei de rodalies, es produeix un nou element crític que condiciona tota la jornada: la caiguda del centre de control d'Adif. A les 6.30 del matí, s'anuncia una primera caiguda del Sistema Central de Control, que es torna a produir a les 7.30. Aquesta incidència afecta el sistema de control –com saben vostès, situat al principal..., a l'Estació de França, i la seva rèplica a l'estació de Sants– i el sistema Sitra, que són absolutament imprescindibles per garantir les comunicacions operatives i de seguretat entre Renfe i Adif i els maquinistes. Sense aquests sistemes, i donant donant missatges confusos, per tant, havent-se activat els dos sistemes alhora, no és possible operar amb normalitat ni garantir informació fiable ni a les estacions ni als maquinistes, fet que provoca també fallades en la megafonia. Malgrat els intents de recuperació, la

represa del servei es lenta, parcial i amb importants limitacions territorials. Fins i tot quan el sistema es va recuperant, el funcionament continua sent inestable, amb zones que no poden reprendre la circulació, com pot ser el corredor de Vilanova.

Aquí podríem dir que les desgràcies no arriben mai soles o que venen de tres en tres, i, això no obstant, en l'època de la tecnologia, els informes que tenim com a Govern no permeten arribar més enllà de la conclusió que hi ha hagut una terrible corrua de fets concatenats, un darrere l'altre, que ha provocat que haguem viscut aquests dies francament difícils. Primer, la caiguda d'un sistema d'alta tecnologia. Saben vostès que el proveïdor és Siemens. Nosaltres vàrem traslladar la necessitat d'actuar a Adif, i Adif i el ministeri també han pres mesures amb el proveïdor d'aquest sistema operatiu. La caiguda d'un mur just abans de passar un tren o el despeniment de Blanes, quan tot havia arribat a un acord en termes de seguretat perquè tot hagués funcionat bé. Tot això va succeir, tot això ha succeït, i va descobrir un terrible fet que no té res a veure amb l'atzar o la concatenació d'aquests fets, i és que rodalies, com vàrem dir, té un funcionament pèssim. Fa dècades que s'haurien d'haver fet inversions que no s'han fet. I tots aquests elements es produeixen, com he dit, sobre una estructura molt vulnerable.

Mirin, segur que vostès assenyalaran qüestions on pensen que m'he equivocat, i m'he pogut equivocar en diferents qüestions, però també els vull dir amb tota certesa i amb tot el convenciment, perquè és així, que no hauria canviat, i a la llum d'aquests dies, algunes qüestions que han guiat les meves decisions i les meves actuacions. Primer, estar al peu del canó, encara que sabia que em posava al capdavant d'una crisi on no tot depenia directament del departament i que, per tant, hi havia diferents responsabilitats. Ho vaig resumir en una frase: tot allò que succeeix a Catalunya no pot ser aliè al Govern de Catalunya ni al departament. I, per tant, sabent que aquesta era una qüestió complexa, crec que no podia mirar cap a un altre costat, i així vaig actuar. Segon, haver anunciat inversions en favor de rodalies. Els dic que tots aquests elements s'han produït sobre una estructura feble i, per tant, cal continuar el camí de les inversions. Tercer, haver exigint que es posin a treballar de manera incansable Renfe i Adif per assegurar el sistema. Quart, haver prioritzat la seguretat dels usuaris i haver argumentat que el Govern de l'Estat s'havia de responsabilitzar

i donar solucions ja a Catalunya. Tot això, que ha guiat les decisions del departament i les meves en primera persona, tot això no ho canviaria.

I acabo amb una frase que va dir el president Montilla i que aquests dies s'ha repetit: l'única prioritat que ha de tenir el Govern de Catalunya és Catalunya, i per mi això passa per davant de qualsevol cosa. Crec que això ha guiat la seguretat i els interessos dels catalans i catalanes en tota l'actuació i, per tant, com els dic, de tot aquest repàs i a la llum dels fets, aquests diferents elements no els canviaria i crec que han estat una guia encertada en la gestió d'aquesta crisi.

La presidenta

Gràcies, honorables conselleres. Ara és el torn dels grups parlamentaris i, com he dit abans, doncs començarem pel grup que és majoritari, en aquest cas el Grup de Junts, la senyora Toronjo, per set minuts.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, presidenta. Gràcies, conselleres, i a l'equip que avui l'acompanya. Avui vostès compareixen al Parlament de Catalunya i ho fan arran de l'accident de l'R4, però també de l'RG1, uns fets que posen en risc la seguretat de les persones i que han tornat a evidenciar el que nosaltres portàvem temps reclamant des de Junts per Catalunya, que és la fragilitat d'un sistema de rodalies a Catalunya. Una compareixença que arriba tard –de fet, fa dues setmanes que la demanàvem des del nostre grup parlamentari–, amb molt poca autocrítica, amb només una descripció dels fets, a remolc, quan encara no s'ha pogut ni restablir tot el servei. A més a més, també amb anuncis del tot contradictoris, que només han generat confusió entre els usuaris i els catalans i catalanes.

Quan el Govern anuncia coses que no passen només hi ha dues opcions: o bé que no coneix la realitat o bé que no sap què està passant. I en tots dos casos això és incompatible amb una gestió d'aquest tipus, una crisi d'aquesta magnitud ferroviària, que requereix gestió però també requereix lideratge. I la sensació, si avui vostès surten d'aquest Parlament i es dirigeixen a alguna de les línies ferroviàries, és que no hi ha ningú al volant, això és el que els hi dirà qualsevol dels passatgers. Aquesta crisi, per tant, ja no és de puntualitat, de fer tard a la feina, de perdre una entrevista

de treball: va de seguretat. I és una crisi sense precedents, fruit d'anys de deixadesa, de manca de manteniment i d'una desinversió estructural de Renfe i de l'Estat.

Avui, consellera Paneque, vostè justifica, i ho ha dit també en altres compareixences, que s'han trobat rodalies en un estat lamentable. De debò se n'adonen deu mesos després d'un ple monogràfic de rodalies, un any després de que vostè assumeixi el càrrec com a consellera? Si ho haguessin conegut, això es tractaria d'una negligència. Què han fet durant tot aquest temps, per tant?

Avui parlem específicament, com dèiem, dels accidents de l'R4, de l'accident a Gelida, amb una víctima mortal. També des d'aquí, des d'aquest Parlament, amb les desenes de ferits, volem traslladar el condol i l'agraïment a totes les persones, a tots els cossos d'emergència per actuar. Però, tanmateix, en paral·lel a altres accidents, com el de l'RG1 entre Tordera i Maçanet, la caiguda de catenàries, els despreniments, les marquesines, els descarrilaments i incidències informàtiques, tot plegat conseqüències d'un sistema que està envellit, que és fràgil i que funciona al límit. Què hauria passat si aquests accidents s'haguessin portat en algun dels punts sensibles, per exemple, al túnel de Rubí, en algun d'aquests vint-i-tres punts inicials? Però també potser caldria clarificar per què avui parlem ja de 648, segons les darreres dades d'Adif.

Això no és seriós i cal transparència i cal una bona planificació, perquè quan falla rodalies no només falla un tren: falla tota la mobilitat del país i falla també l'economia de tot Catalunya. Ho veiem amb una AP-7 actualment absolutament desbordada, col·lapsada, amb un índex d'accidentalitat cada vegada més creixent. A més a més, també amb els talls, aquests darrers dies, de l'AP-7, sense tenir en compte ni els accessos als polígons industrials ni les empreses ni les necessitats ni els treballadors ni els propis veïns del Penedès. Per això cal una resposta clara sobre el futur de l'AP-7. Què pensa fer aquest Govern i com garantirà el tercer i el quart carril allà on sigui necessari?

Enmig d'aquest desgavell, també, el Govern ha aixecat els peatges a la zona del Garraf; ho ha fet a la C-32 en sentit sud, però tanmateix ha ignorat altres parts del país, demandes justificades per part dels alcaldes, per part del món empresarial. Em refereixo, per exemple, a la C-16 entre Terrassa i Manresa, el que genera un greuge

comparatiu territorial i de cohesió de tot el país en conjunt. No hi hem fet referència, però també vostès van prometre la gratuïtat del servei i compensacions als usuaris, però, un cop més, sense criteris clars, unitaris i sense directrius que permetin compensar aquests passatgers. I, no menys important –tampoc hi han fet referència des del Govern–, vostès obvien l'impacte econòmic. Portem dues setmanes de total col·lapse, amb mercaderies aturades, polígons afectats i empreses que perden productivitat. Han calculat l'impacte del PIB català? Pimec parlava aquesta setmana de 9 milions d'euros diaris.

Davant, per tant, d'aquest desgavell, la seva resposta com a Govern ha estat buscar caps de turc, sense assumir responsabilitats polítiques reals, ni vostè, consellera Paneque, ni el ministre Puente. La seva reprovació és ja una evidència i un fet en aquest Parlament. I si no dimiteix, la màxima responsabilitat caurà en el president de la Generalitat. I encara més revelador: la solució sembla aquesta setmana que passa per l'arribada del secretari d'Estat del Ministeri de Transports. Per tant, avui també la pregunta és inevitable: aquesta és la nova normalitat socialista? Per què es manté un operador de Renfe i d'Adif que ha demostrat que no pot garantir el servei ni la seguretat dels catalans i catalanes? Un govern que accepta tuteles, que s'autoaplica un 155 i que ha portat el país al col·lapse per terra, per mar i per aire, i això no és liderar; això és renunciar a governar amb i per Catalunya, amb una empresa mixta dominada per l'Estat que, de forma premeditada, ha causat aquesta desinversió crònica en infraestructures i en el manteniment. I si ens remetem a les dades, Catalunya arrossega aquest dèficit acumulat de més de 50.000 milions d'euros en servei ferroviari. Només tenim dades de tancament de l'any 2023. És el darrer any en el que podem veure com Catalunya només va executar el quaranta-cinc per cent del pressupostat per part d'Adif i per part de Renfe, però, en canvi, veiem a Madrid el 212 per cent. Aquesta és l'arrel del problema i aquesta és la dependència. Vostès continuen sense apostar per un traspàs real integral de rodalies, com seria necessari.

Per tot plegat, des de Junts per Catalunya, davant dels problemes, com explicàvem la setmana passada en el Ple del Parlament, solucions. Hem presentat, per tant, propostes concretes, que esperem que la propera setmana siguin aprovades i acceptades, per tenir un pla de xoc amb manteniment i seguretat, una auditoria

externa i independent, definir aquests punts negres amb una renovació de les infraestructures, amb talls quirúrgics, amb plans alternatius, amb compensacions clares, amb informació unificada, aixecament de peatges, reclamació de responsabilitats, sí, a Renfe i Rodalies, però també de rescissió del contracte amb Renfe, i un traspàs integral, eficient i cent per cent català amb Ferrocarrils de la Generalitat, que, a diferencia de l'empresa mixta, ha garantit la mobilitat de tots els seus passatgers aquestes darreres dues setmanes malgrat el temps, malgrat la pluja i malgrat el vent. Aquest és, per tant, el nostre compromís des de Junts per Catalunya, una alternativa útil, necessària per a Catalunya, però sobretot per un bon lideratge i per un bon govern, que és el que esperen avui tots els usuaris i usuàries.

La presidenta

Gràcies, portaveu. Ara és el torn de la portaveu del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, la senyora Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, presidenta. Bon dia a tothom. Gràcies, conselleres, per les explicacions en la seva intervenció. Som molt conscients des d'Esquerra Republicana que qualsevol govern pot tenir un accident, pot patir sota el seu comandament un accident. Ara bé, dues consideracions sobre aquesta afirmació. Primera, el fet no és l'accident, sinó és com respon aquest Govern a aquest accident. I la segona consideració és, evidentment..., poso el símil d'un cotxe, és a dir, si tu tens un cotxe, no en fas les revisions, les rodes no tenen dibuix i les pastilles de fre no les has canviat, tens molts números de que aquest accident et succeeixi. I això és el que ens va passar el dia 20, malauradament, dos accidents en la xarxa ferroviària, un dels quals li va costar la vida a un jove maquinista en pràctiques el vespre del dia 20 de gener a Gelida.

Des d'aquí fem també..., des d'ERC reiterem el condol a la seva família i a les seves amistats. Desitgem una prompta recuperació a tots els ferits. I volem agrair i felicitar la tasca de tots els equips de seguretat i d'emergència que van actuar aquell dia en el desgraciat accident, especialment a la família del celler Torelló, que hi van posar tota la predisposició per ajudar els afectats, els ferits, col·laborant amb els equips, i també, evidentment, als ajuntaments de Sant Sadurní d'Anoia, de Subirats i de Gelida, que, de fet, és el delegat del Govern.

En tot cas, els hi deia, teníem totes les característiques perquè ens poguéssim passar un accident, perquè quan tu no fas manteniment això és el que acaba succeint. En tot cas, aquest accident... –i avui la consellera Paneque ho deia molt clar i ho va dir l'altre dia també ja en el plenari, malgrat que durant molts dies no va ser així–, tenim clar que la Generalitat és la titular del servei, però la xarxa ferroviària és propietat de l'Estat, les inversions són responsabilitat del ministeri a través d'Adif, l'operadora és Renfe, i tampoc, per tant, és de la Generalitat. I ens

Fitxer 5

ha calgut això, que la xarxa col·lapsi, un greu accident, perquè ens donem compte i responguem davant de la ciutadania i davant les compareixences de que es això és així i de que la realitat és molt dura. Infraestructures envellides, talussos sense manteniment, drenatges insuficients, sistemes de seguretat obsolets.

És el resultat de dècades de desinversió, i els responsables directes són Renfe i Adif, sota la tutela del Ministeri de Transports. Però aquest accident no és un fet aïllat ni imprevisible. És la conseqüència d'un abandonament absolutament sostingut i que, parlant sense embuts, és un infrafinançament perllongat i volgut.

Vostè ara ens parlava d'un setanta-set per cent d'acompliment d'inversió. Miri, jo vull els compliments d'inversió de Madrid, que sempre superen el cent per cent. I, a més a més, volem, des d'Esquerra Republicana, ho saben i ho treballem amb vostès, les inversions que necessita la xarxa ferroviària.

Un cop succeït l'accident, els hi deia abans, lo important és què fem a partir de que succeeix l'accident, i, a partir d'aquí, conselleres, em sap molt de greu dir-los que la gestió no ha sigut una bona gestió, i no per què ho diem els polítics, sinó perquè hem deixat amb indefensió i amb absoluta incertesa a milers d'usuaris.

I no insistiré en tot el tram més ferroviari, perquè n'hem parlat molt més abastament, però 450.000 persones cada dia no saben com funcionarà el tren. Avui, el Govern anunciava que no aniria, i aquell dia hi havia trens. Un dia, el Govern anuncia que sí que hi ha d'haver-hi trens, i aquell dia no n'hi ha.

I així hem passat com quinze dies a donar una successió de desgràcies que el que fa és que la gent no pugui saber què n'ha de fer de la seva vida, com va treballar, com va estudiar. I sé que deu ser igualment conscient i que ho sap, però, al final, és pel que treballem tots plegats, i el que cal és donar respostes.

Jo soc de Gelida. Sap quanta gent de Gelida ha deixat de dormir a casa seva per desplaçar-se a l'àrea metropolitana o a Barcelona, deixant allà la família per poder arribar als seus llocs de feina?

I, sobretot, el que no tenim són certeses. I, com els hi deia, jo ho centro molt més avui en l'àmbit que no és tren, perquè entenc que de tren n'hem parlat molt més abastament.

Parlo d'un drama amb el tall d'una artèria absolutament vital per al país, com és l'AP-7. Una artèria que ha estat tallada. Però, a més a més, si la consellera Paneque depèn de coses que li diguin de Renfe i Adif, en Trànsit devem dependre de nosaltres mateixos, amb unes circumstàncies que coneixem des del primer dia.

I durant quinze dies vam tallar un carril, la vam tallar sencera. Vam dir que ho tallaven a les tres. Vam acabar tallant a les sis de la tarda el dia 21. El dia 24 de gener vam reobrir un carril durant tres dies. Al cap de tres dies de cues absolutament quilomètriques a aquest carril, va resultar que tornàvem a tallar l'autopista.

Ahir vam obrir un carril assegurant que els treballadors vigilarien que els transports públics col·lectius s'aturessin a Gelida. Resulta que no. Als treballadors se'ls hi van escapar dos autocars que van passar cap a Sant Sadurní generant un caos a l'obra. Què estem fent? On estan els responsables d'aquesta gestió de l'AP-7, que és realment dramàtica?

Més coses. De debò la Generalitat no ha pogut demanar als titulars de les carreteres secundàries que durant aquests dies no es facin obres? La Generalitat està fent obres a la carretera entre Masquefa i Sant Sadurní d'Anoia. La Generalitat i la diputació n'està fent a la carretera entre Martorell i Gelida posant fibra òptica.

De debò? Vostès saben el col·lapse que hi ha per arribar a casa teva? Quin col·lapse hi ha per passar això? Perquè hem obert gratuïtament la C-32, però la C-32 també ha col·lapsat amb molt del trànsit que duia l'AP-7. I aquí les circumstàncies són

conegudes. No es pot passar per aquesta zona. O si es pot passar, hauríem de decidir per què es pot passar.

Per tant, en aquest sentit, nosaltres tenim molts dubtes. Quins criteris hi han d'obertura i tancament d'aquests carrils de trànsit que es van fent canviant no se sap ben bé per què. Es va fer un informe per valorar el risc per desviar els vehicles de transport de mercaderies perilloses pels túnels del Garraf i per Vallirana? Es van buscar alternatives? Es va emetre algun avís específic en matèria de transports especials? Es van revisar les autoritzacions que hi havien donades de transports especials? No, perquè van haver-hi transports que es van desviar per llocs per on no passaven.

Obrim les barreres de la C-32, que esperem que pagui l'Estat. Alcaldes afectats, com el de Sant Sadurní, ens sortia en premsa per dir que no tenen ni idea del que està passant ni quins talls hi ha ni quins talls no hi ha perquè algú els informi. I això no depèn ni de Renfe ni d'Adif; depèn del Govern de Catalunya.

Per tant, acabo reiterant les paraules del president del meu grup parlamentari. Un Govern que inicialment havia renunciat a l'ambició per parlar de gestió no ha gestionat bé, i em sap molt de greu aquesta crisi que tenim sobre la taula des de fa quinze dies, i qui ho pateix són els usuaris i usuàries.

La presidenta

Gràcies, portaveu. Ara és el torn del Partit Popular, que es partiran els temps entre el senyor Villagrasa primer, i després la senyora Esteller. Gràcies.

Alberto Villagrasa Gil

Gracias, presidenta. Rápidamente, primero mostrar nuestro duelo a la familia del maquinista fallecido, esperar la rápida recuperación de la persona ingresada y felicitar y reconocer el trabajo de los servicios de emergencia durante estos días.

Mire, yo siempre lo comento, cuando hablamos de seguridad, también estamos hablando de obra pública, y me sorprende que se haya comentado de que el muro de contención caído en Gelida había superado todos los estudios técnicos, cuando ni el propio ministro sabía de quién era la propiedad, la autoría de la obra pública

donde hubo el desprendimiento. O sea, si el ministro no lo sabe, ¿nos puede explicar dónde están los estudios técnicos?

Y sorprende que no se sepa de quién es una obra pública y da un poco de miedo saber si el resto de obra pública de contenciones en malla o de muros de contención sabemos quién es la propiedad.

Yo creo que es urgente saber todas las obras públicas de seguridad, sea muros de contención o sean de malla, de quién es la autoridad, quién es el propietario de esa obra, si se hacen los estudios técnicos de seguridad y en qué zonas hace falta esa obra pública.

Porque en el mes de enero y febrero, aparte de la desgracia en Gelida, ha habido desprendimientos en el túnel de Rubí, en la línea Cerdanyola-Sabadell y en Blanes Maçanet-Massanes, y hay una obra pública de seguridad.

Igual que el muro de contención derrumbó sobre una vía ferroviaria a la altura de Gelida, podría haber caído sobre una carretera. Por lo tanto, es urgente hacer una auditoría de seguridad sobre todas las infraestructuras de Cataluña, vías ferroviarias y vías de comunicación, porque si no, repito, y ojalá yo me equivoque, podría pasar tanto en una vía ferroviaria como en una carretera o en una autovía.

Repito, la obra pública también es seguridad, y le pido, por favor, que, en la medida de lo posible, pudiesen hacer esta auditoría.

Gracias. Paso la palabra a mi compañera Àngeles Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. Jo vull agrair la compareixença de les dues conselleres i de les explicacions que han donat, i vull també, abans de res, donar el condol a la família del maquinista que va morir com a conseqüència d'aquest accident, i espero la prompta recuperació dels ferits, no?

Vostè compareix, senyora consellera, per donar explicacions no només sobre l'accident de l'R4, que ja ho ha fet, però ha explicat les causes. Hi havia una pregunta aquí, és si es podia haver evitat aquest accident si s'haguessin fet totes les mesures de prevenció que ha definit el senyor Villagrasa al respecte de tot el mur que hi ha i tots els anàlisis per evitar aquest despreniment?

Després, aquest accident el que ha posat en evidència és la xarxa de Rodalies, que està absolutament col·lapsada. És el detonant que ha fet visible una realitat prèvia, que és un problema estructural. Vostè avui ho ha dit, que hi ha una falta real d'inversió a les vies i que hi han uns punts crítics que posen en risc fins i tot la seguretat de les persones.

Com s'explica, senyora consellera, que després de l'accident es facin tots aquests controls exhaustius, revisions constants, aturades preventives de servei. Abans d'aquest accident, les persones circulaven per les Rodalies de Catalunya sense tenir percepció d'aquest risc.

Vol dir que tots aquests ciutadans que circulaven per la xarxa era insegura? Vol dir que la seguretat d'unes 500.000 persones estava compromesa i que no es decideix aturar fins que hi ha un mort? Vol dir que aquesta imprudència o negligència de l'Administració és tan greu com perquè això estigui passant en aquest moment?

Vostè ha dit que els maquinistes es van negar a sortir a treballar. Però escolti'm una cosa, els maquinistes saben perfectament com estan les vies, els maquinistes saben perfectament la inseguretat que hi ha a les vies.

I jo li vull preguntar, quantes queixes, quantes denúncies, quants informes han fet els maquinistes que no han estat atesos per l'Administració de la Generalitat, d'Adif o de Renfe? Perquè tots aquests informes sobre la irregularitat són uns informes constants, perquè hi ha una dada que vostè sap i que és molt reveladora.

Han passat de 612 límits de velocitat en l'any 10 a 2.194 en el 24. Això vol dir que les vies no són segures. Això vol dir que no hi ha manteniment. Això vol dir que els maquinistes, quan hi ha la limitació de velocitat, és perquè hi han riscos a les vies, i molts d'ells a vegades ho fan encara que no hi hagi aquesta limitació, perquè coneixen les vies. I, en canvi, no han tingut unes respostes perquè no s'actua amb caràcter preventiu, sinó reactiu, i no es fan les inversions que calen fer.

Vostè ha parlat d'inversions, però no és només d'invertir, és invertir bé. S'està invertint molt en estacions, molt en qüestions que són grans inauguracions, però, en canvi, s'està deixant d'invertir a la via. S'ha caigut la inversió, el manteniment substancialment, i això és un risc per a la seguretat, és un risc per a les persones que viatgen en Rodalies.

I vostè parla de les administracions, però vostè pren decisions. Vostè forma part de la comissió bilateral que ha de supervisar i que ha de prioritzar aquestes inversions, i, per tant, també té una corresponsabilitat en totes aquestes qüestions.

I si parlem del que són els grans corredors i el dèficit que hi ha en tots els murs de contenció que hi ha a Catalunya, volem veure que hi ha corredors en el que hi ha un gran perill, perquè, avui en dia, s'ha posat de manifest que aquests corredors tenen dèficits.

Vint-i-nou punts crítics estructurals; hi ha vint-i-sis punts que requereixen inversions; dinous túnels que requereixen obres; renovacions de vies; actuacions en les catenàries; hi han túnels amb patologies estructurals; murs de contenció degradats; drenatges col·lapsats.

Quan els drenatges, els murs, els talussos són inestables, quan plou, hi ha un risc de caiguda, i aquesta situació és tremendament greu. Per tant, tots aquests punts crítics s'han de subsanar.

Escolti'm, una cosa el cas de Garraf és una negligència, perquè això ja se sap. Està en els informes de l'any 22. I, en canvi, avui en dia, s'està posant de manifest que hi ha un deteriorament per la corrosió marina que posa en risc el mur que hi ha en els túnels del Garraf.

Per què no s'ha actuat abans? Perquè era impopular, perquè no era convenient fer-ho? Aquesta és la situació per la qual aquests riscos estructurals posen en perill la vida de moltes persones.

Des de quan sap la consellera que hi ha tots aquests riscos estructurals en tota aquesta cadena de la xarxa, i no només amb els corredors que he dit, sinó també amb el del Vallès, el corredor nord de Barcelona, però, sobretot, també tota la fallada del que és la comunicació, i després tota la mala gestió posterior.

La gent a les vies sense informació. Es perden 135 milions d'economia. Però, sobretot, persones que no poden anar a treballar amb la caiguda d'Adif, a què es deu tota aquest caos i tota aquesta falta de coordinació i d'acció reactiva amb totes aquestes qüestions que posen que la gent estigui frenada a les vies sense informació i sense poder anar a treballar.

Per tant, des d'aquesta visió, senyora consellera, nosaltres entenem que no només hi ha hagut una mala gestió, hi ha hagut una mala inversió,...

La presidenta

Senyora Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

...no es prioritzen, des d'aquesta visió, les inversions necessàries per la via, i després també hi ha una mala resposta quan es produeix l'accident.

Gràcies.

La presidenta

Senyora Esteller, vostè continua incorregible. Sempre el temps és elàstic, i, en tot cas, doncs, després li hauré de treure un minut. En tot cas, ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX, el senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidenta. Bueno, en primer lugar, agradecer a las dos *conselleres* su comparecencia y sus explicaciones, y, por supuesto, como no puede ser de otra manera, transmitir nuestras condolencias a la familia del maquinista fallecido.

Escuchando la señora Paneque, pues parece que no pertenece al mismo partido que es el culpable de todos estos desastres, ¿no?, de este caos ferroviario. Ella sabrá, ¿no?

Bien, para entender lo que ha ocurrido, tenemos que ver las causas de este accidente ferroviario de Gelida del pasado 20 de enero. Hay que situarse en el contexto en el que se encuentra el transporte ferroviario en España desde que gobiernan los socialistas en coalición, pues, con los comunistas y con el apoyo de los separatistas.

Algunos datos. Los accidentes de tren se han duplicado desde que el señor Pedro Sánchez llegó a la Moncloa en 2018. Así, en 2018 se notificaron a la Comisión de Investigación de Accidentes Ferroviarios cuarenta y un accidentes, y, en el año 2024, último año disponible, se notificaron noventa y ocho. Más del doble.

Los descarrilamientos de trenes se han disparado más de un doscientos por ciento. Entre 2018 y 2024 se han producido 121 descarrilamientos. Si comparamos estos

Fitxer 6

datos, por ejemplo, con el transporte aéreo, donde también ha aumentado notablemente el número de viajeros, pero han descendido los accidentes, vemos que la comparación es demoledora para el tráfico ferroviario.

Los retrasos, incluidas también incluso las cancelaciones, en los trenes de cercanías de Cataluña son, pues desgraciadamente, el pan nuestro de cada día. Los cientos de miles de catalanes que utilizamos el tren a diario hemos tenido que hacer cambios en nuestra vida para adaptarnos a este desastre. Ante esta situación de claro deterioro del servicio ferroviario, en el debate sobre las incidencias en la red ferroviaria de marzo de este año pasado, VOX presentó varias propuestas que, de habernos hecho caso, podrían haber podido evitar el accidente del pasado 20 de enero. Le recuerdo algunas.

Sí, nuestra propuesta 3.1 decía: «Instar al Gobierno de España a realizar una auditoría de las instalaciones y material móvil ferroviario para mejorar el conocimiento de su estado real de conservación y detectar posibles puntos débiles susceptibles de sufrir averías». Bueno, pues nuestra propuesta parece premonitoria, pero, pero se basaba en las informaciones y advertencias que recibíamos de los propios trabajadores de Renfe y Adif, que es de suponer que ustedes también las tenían y, por supuesto, votaron en contra.

Propuesta 3.2: «Instar al Gobierno de España a revisar, actualizar y reforzar los planes de mantenimiento preventivo y correctivo para mejorar la operatividad de las instalaciones y del material móvil, minimizan las averías, especialmente las que tienen incidencia directa en el servicio prestado». Ustedes, señores socialistas, también votaron en contra.

Y volvieron a votar en contra una –me voy a detener en un poco experiencia personal– en la propuesta 3.3: «Establecer planes de contingencia para cada una de las incidencias posibles» y nos ha hablado de lo buenos que son y de lo bien que

lo hicieron. Yo le voy a contar mi experiencia. Yo soy usuario habitual del tren. Al día siguiente del accidente, pues ya lo ha comentado, se acuerda la suspensión del servicio ferroviario de Cercanías en Cataluña y la única experiencia..., la única contingencia que pudimos ver los viajeros de mi pueblo era que el acceso a la estación estaba cerrado y en la puerta había dos personas jóvenes, con un chaleco, informando de que no había trenes y que no había autobuses sustitutorios. A la pregunta de cómo podríamos llegar a Barcelona, al trabajo o a los estudios, la única respuesta de estos pobres chavales era encogerse de hombros. Ese fue el plan de contingencia que ustedes prepararan durante esa noche y del que tanto se ufanaban antes, ¿no?

Bien, pues mientras la red ferroviaria catalana es deterioraba cada día un poco más, nuestros políticos –usted, señora Paneque, entre ellos– jugaba con lo que más les gusta: pues crear más chiringuitos y, eso sí, autoadjudicarse los cargos que conllevan en sus chiringuitos. Así, el 12 de enero, los señores Salvador Illa y Óscar Puente –12 de enero ya es mala suerte, ocho días antes del accidente– anuncian a bombo y platillo la creación de una nueva empresa, Rodalies de Catalunya, para el traspaso de vías, instalaciones y trenes a la Generalitat. Ya le recuerdo que cuando nosotros gobernemos todo esto se va a quedar en agua de borrajas. Vamos a suprimir esta sociedad.

Evidentemente, no se centran en arreglar los problemas, sino en repartirse cargos. Y, eso sí, lo primero que hacen, la primera decisión es nombrar presidenta de esta empresa a la señora Paneque, a la señora Paneque. Luego también nombrar vocales al señor Pere Macias, del que hablaré posteriormente, anterior coordinador del plan de Rodalies de Catalunya, nombrado por el Ministerio y uno de los principales responsables del estado de la red, y también, eso sí, por supuesto, hay que compartir el chiringuito, regalan un puesto de consejero a un político de d'Esquerra Republicana, un tal Marc Sanglas.

La suspensión total del servicio que realizaron el día 21 de enero a nuestro juicio fue desproporcionada y –perdóneme la expresión– cobarde por parte de los políticos que la acordaron porque en ningún momento tuvieron en cuenta las necesidades de

transporte de las aproximadamente cuatrocientas mil personas que utilizan – utilizamos– el tren cada día. Y esto nos genera dos reflexiones.

Todo parece indicar que los políticos que gobiernan el servicio ferroviario en Cataluña pues no conocían el estado de las vías de las instalaciones y de los trenes, porque hay que suponer que, si lo hubieran conocido, hubieran hecho lo posible para corregirlo y no esperar a que hubiese un grave accidente para ponerse a arreglarlo, como así nos ha contado. Y ante este desconocimiento, fruto, es evidente, de su falta de profesionalidad, adoptarían la decisión más sencilla para un político: Lo cierro todo y así no asumo ningún riesgo.

Y la otra reflexión es que, si no conocían su estado, como todo parece indicar, su incompetencia estaba poniendo en riesgo la vida de los pasajeros y de los trabajadores, como desgraciadamente sucedió.

Bien, ante la gravedad de estos hechos, desde VOX, creemos que la única salida posible es la renuncia o destitución de todos los políticos que tienen responsabilidad en mayor o menor medida de este desastre de servicio ferroviario de Cataluña. Y así pedimos la destitución de los presidentes de Renfe y Adif, del señor Pere Macias, actual comisionado del Govern para el traspaso de rodalies, y, por supuesto, de la Consejería de Territorio, Vivienda y Transición ecológica, señora Paneque, por su incapacidad para buscar soluciones al caos ferroviario que sufre Cataluña y que ha culminado con el desgraciado accidente de Gelida.

Muchas gracias.

La presidenta

Gràcies, senyor diputat. Ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, que faran tornos el senyor Mijoler i el senyor García Berrio.

Andrés Garcia Berrio

Gràcies, presidenta. En primer lloc, volia agrair la sessió informativa del dia d'avui de la consellera Núria Parlón i la consellera Silvia Paneque i, evidentment, traslladar-li el nostre condol a la família i amistats del maquinista en pràctiques que va morir el 20 de gener i desitgem prompta recuperació a les persones ferides. També volem traslladar el nostre agraïment, com sempre, als equips d'emergències i a tots els

treballadors i treballadores que han estat i estan treballant per garantir la seguretat i el funcionament del servei de rodalies.

Des de l'inici de la legislatura, el nostre grup parlamentari ho va situar de manera molt clara: els dos grans reptes de la legislatura eren el rodalies i l'habitatge, habitatge i rodalies. Fins ara, fins ara no hem detectat en cap cas que fos la prioritat en matèria d'infraestructures els rodalies. S'ha acordat el traspàs de rodalies després del pacte amb Esquerra Republicana, que vam donar suport des del primer moment, i és un pas molt important, però el Govern s'ha focalitzat fins ara en realitzar anuncis per altres infraestructures, com l'ampliació de l'aeroport del Prat o la construcció d'altres carreteres. En cap moment, fins al moment, han fet cap gran anunci ni cap gran acord amb el Gobierno per a inversions estructurals que permetin millorar de manera real el nostre sistema de rodalies. La prioritat a Catalunya en matèria d'infraestructures per al seu govern i pel Ministeri de Transports ha de ser els rodalies i els trens de mitja distància. Ha de quedar clar en el que queda de legislatura.

L'actual crisi de rodalies ha estat provocada per no haver prioritzat durant anys la xarxa de rodalies i pels efectes també, evidentment, de l'emergència climàtica. Emergència climàtica que ens obliga a adaptar serveis com la xarxa de rodalies i la resposta a aquestes situacions. Volem dir que compartim que el primer sempre ha de ser garantir la seguretat de la ciutadania i dels treballadors i treballadores, però també entenent la gran complexitat de la gestió d'aquesta situació, els volem traslladar una reflexió important vinculada a la gestió comunicativa de la crisi.

La comunicació respecte a la crisi ha augmentat les incerteses en un moment complex, en lloc d'oferir més estabilitat. En lloc de traslladar el control de la situació a la ciutadania, s'ha traslladat sensació de descoordinació i cert caos, amplificant l'impacte de la crisi. Es feien anuncis de futura represa del servei i no es complien, com el 22 de gener, quan tot i l'anunciat, no es va poder reprendre el servei de rodalies. Generar expectatives en un element tan important per a la ciutadania com la mobilitat és molt delicat si no es poden complir. La sensació és que la coordinació entre Adif, Renfe i el seu Govern i, evidentment, el Govern, el Gobierno de l'Estat no funciona gens bé, i menys encara en una situació de crisi i emergència, que és quan

considerem que millor ha de funcionar. Considerem que han d'incorporar o revisar de manera profunda els protocols de gestió i comunicació de crisi respecte a la xarxa de rodalies, incorporant la perspectiva de manera clara amb la que es treballa des de les emergències i la protecció civil. En moments de crisi, cal comunicar des de la realitat, la serenitat, la previsibilitat i l'actualització realista.

També tenir un únic portaveu de tots els actors implicats a la crisi en moments així pot ajudar i en canvi hem tingut diferents portaveus, evidentment, en aquestes setmanes. Considerem que, de cara al futur, cal posar, com hem dit, els rodalies al centre i en aquest sentit el meu company Lluís Mijoler es centrarà en exposar algunes de les nostres propostes.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, company. Presidenta, conselleres, secretària, directora, la resta de l'equip del departament que avui heu vingut a aquest Parlament. Primer de tot, gràcies per la compareixença. Bé, crec que, sobre la gestió de la crisi, el meu company ho avançava. Jo crec que la presidenta del nostre grup parlamentari, la Jéssica Albiach, ho va deixar també molt clar. Crec que la gestió en el Govern ha arribat tard, ho ha fet malament i ho ha fet de forma insuficient.

No m'hi estendré més, però el govern de la Generalitat va tornar..., ai, va trigar molt a fer-se respectar. I vostè ho ha dit: No és fins al dia 26 en què de forma clara i contundent es va contra Renfe i Adif i els situa com els responsables d'aquesta crisi. És cert, ho ha dit la consellera, que ha estat en tot moment al peu del canó. Així em consta i li hem d'agradir la feina, però també és cert que ha estat protegint en certa manera els interessos del Govern de Madrid i no ha estat defensant a Catalunya i al servei tan fonamental com és el servei de rodalies per a la nostra gent. Ho ha fet malament perquè les persones s'han sentit maltractades, sobretot per una manca d'informació. I no tornaré a repetir el mateix, però jo necessito saber, quan surto de casa, primer haig de saber a quina hora haig de sortir de casa i, per tant, ho haig de saber el dia abans. Necessito saber si hi haurà servei de trens. Necessito saber si hi haurà retards. Necessito saber si hi haurà transports alternatius, d'on sortiran i fins a on arribaré. Això és fonamental, perquè si no, el que fem és que la gent no entengui i es senti maltractada, i també de forma de forma insuficient. I ho veiem perquè els

talls de circulació avui continuen i, de fet, no hem assolit aquesta normalitat o certa normalitat que teníem abans d'aquesta crisi.

Sobre el context, sobre la situació de la xarxa, etcètera, tampoc vull estendre'm més, però sí sobre les solucions davant de la pròpia crisi i algunes mesures estructurals i algunes qüestions que es poden fer ja. El que deia, amb informació clara i puntual i atenció a les persones usuàries. Ens ha parlat de 650 informadors. Aquests han d'esdevenir definitius. Han d'estar sempre, però sobretot han de tenir formació i informació suficient. No pot ser que no sàpiguen exactament què dir, més enllà de molt bones paraules i molt bones intencions, i que fins i tot hi hagi gent de les plataformes que siguin els que estiguin informant als informadors. Això, consellera, és inadmissible.

Els mitjans de transport alternatius, ens han parlat de cent cinquanta autobusos, però aquests serveis han d'anar coordinats tant amb els traçats de les línies i, per tant, amb aquells amb aquesta coordinació pròpia amb les pròpies línies del servei, però també per no deixar zones negres, per no deixar zones que depenguin única i exclusivament de la bona voluntat d'un ajuntament o d'un alcalde que pugui posar un autobús. Cal coordinar-ho, per tant, també aquests serveis alternatius amb el món local.

La protecció dels treballadors i treballadores, hem vist clarament com també han quedat desprotegits. No hi ha hagut una instrucció clara del Govern respecte del teletreball. Només unes recomanacions, però això ha de quedar molt clar i s'ha de decretar de forma clara en quins moments s'ha d'instal·lar el teletreball amb aquelles persones que puguin fer-ho i les que no, ha de quedar clar el permís retributiu de quatre dies, i això ho ha de decretar el govern, i ho heu de dir de forma clara i no ha de dependre de que un treballador...

La presidenta

Senyor Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

...hagi d'enfrontar-se als seus caps.

I com que no tinc més temps, i ho lamento, al torn de rèplica tindrè ocasió de dir alguna qüestió més. Però permeti'm una cosa només i m'ho treu del temps: una proposta que ha fet la Jéssica Albiach claríssima. Necessitem un consens nacional i, per tant, necessitem aquest pacte nacional per rodalies. Aquesta crisi ha de suposar un punt d'inflexió d'una mirada al futur del nostre país.

Gràcies.

La presidenta

Bé, són una mica indisiplinats tots. En tot cas, ara és el torn de la Candidatura d'Unitat Popular, el senyor Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Benvingudes, conselleres i a tot l'equip que els acompanya. Bé, sobre la gestió del propi dia de l'accident no en parlaré gaire, només donar les gràcies als equips d'emergència, a totes les persones que van col·laborar davant d'aquell accident catastròfic. Ara novament enviar el nostre condol als familiars i amics del maquinista mort, del treballador mort i de totes les persones ferides.

I més enllà d'això, però, em centraré en el que la consellera Paneque ens ha explicat, perquè ens parla d'una infraestructura amb una greu fragilitat, amb desinversió. O sigui, comença a reconèixer el que aquí ja fa mesos que parlem. No és cap novetat que el que ara, des de fa unes setmanes, vostè ens diu. Quan el Parlament de Catalunya va fer el monogràfic, fa deu mesos, ja es va constatar tot això i abans del monogràfic ja s'havia constatat tot això, que a Catalunya la xarxa de rodalies estava trinxada i que queia a trossos i actualment doncs

Fitxer 7

estem igual. I, a més, ho demostren les dades que va fer públiques vostè mateixa, no?, amb els trenta-un punts crítics que ja tenim, amb els 648 punts que Adif també assenyala com a punts que s'hi ha d'intervenir, siguin a trinxeres, talussos, túnels, ponts, vies i altres estructures. És a dir, un despropòsit tot plegat.

I, clar, ara és molt fàcil, no?, dir els anys de desinversió, però, al final, això té noms i cognoms i responsables. No val deixar-ho aquí en genèric, sinó que aquí hi han unes persones i uns partits polítics i uns governs que durant anys no han fet la seva feina; o sí que l'han fet, desinvertir en Catalunya. Perquè a vegades acabem pensant que la feina sí que la feien, que era desinvertir en Catalunya i deixar-la caure. I aquests governs eren de socialistes i Partit Popular. No ens enganyem. Vull dir... I aquesta és la realitat que vostè ha intentat tapar des del primer dia, i encara quan parla de desinversió diu que tot està tan malament, però no assenyala als culpables del que ha passat a la xarxa ferroviària de Catalunya.

I ens preocupa, ens preocupa, i molt, que vostè, a sobre, no?, ens digui que potser alguns pensaran que va ser agosarat decidir tancar-ho tot. Bé, la primera opció que van prendre vostès no va ser aquesta. L'endemà ens van dir que ho obririen. L'endemà de l'accident ja van començar a dir que obririen. No es van presentar els treballadors i va saltar tot pels aires. Però, després, van decidir que el cap de setmana sí que ho tancarien tot, però aquell dissabte mateix alguns serveis van començar a funcionar, que també ens podria explicar què va passar aquí. Vostè va anunciar que el cap de setmana no funcionaria res i el dissabte hi havien trens, serveis que estaven en funcionament.

Per nosaltres, agosarat hagués estat fer-ho abans de l'accident, perquè tots érem conscients des de fa molts mesos de la situació, i és preocupant que apareguin tots aquests punts crítics i ningú assumeixi responsabilitats. Perquè vostè va decidir una mica més tard aturar-ho tot. Nosaltres, ja li hem dit varies vegades, compartim l'aturar-ho tot partint de la premissa que hi ha en aquests punts crítics i que posaven en perill treballadors i usuaris i la pròpia infraestructura. Ho entenem, però, després, hem de buscar els responsables de per què fins al moment de l'accident no es va fer aquesta feina i, de cop, hi ha un accident, hi ha un mort, hi ha desenes de ferits... I, de cop, apareixen tots aquests punts crítics i s'atura tota la xarxa.

Això vol dir, consellera, que durant mesos, dies, setmanes, anys –no ho sabem– es va estar posant en perill aquests serveis, els seus treballadors i als usuaris. I això és una evidència. I això també s'ha de dir. No s'ha de dir que ara s'està arreglant això. Sí que s'ha de... Només faltaria que no s'arreglés. Però el que s'ha de dir és com és

que, de cop, es detecten tots aquests punts i ningú no havia fiscalitzat, ningú no havia fet la feina per veure que la situació era aquesta. S'està posant en perill els usuaris i les treballadores? M'agradaria que ens respongués.

I quan diu que ara executen el setanta-set per cent del pressupost sí que és veritat, però és el setanta-set per cent del pressupost. No el setanta-set per cent de les propostes que porta el pla de Rodalies, que això també ens ho hauria d'explicar, de dir: «Sí, s'executa el setanta-cinc per cent del pressupost», però això què representa en tant per cent de les propostes del pla de rodalies? Perquè ni de broma és el setanta-set per cent, i això ho saben vostès mateixos.

I diuen: «I és que ara estem invertint molt.» Home, només faltaria. Davant d'una greu situació com la que patim, que durant..., anys de desinversió, que ara s'inverteixi una mica més, això no hauria de ser motiu de gran goig. Això, per desgràcia..., no? És a dir, treure pit de que ara s'inverteix tant no sé si és gaire bona idea davant de la situació que vivim. I, de totes maneres, considerem que és insuficient el què s'està invertint amb els números que hem anat podent veure de desinversió de les darreres dècades. És a dir, per molt que ara diguin que inverteixen més, totalment insuficient amb la desinversió que s'ha patit i la situació actual de la xarxa de Rodalies. Per tant, aquí, doncs, això també ho hem de dir.

Després, ens preocupa que Renfe és una empresa incapaç d'autogestionar-se. De fet, vostè mateixa va haver d'explicar que es van haver de posar a intervenir per arreglar les problemàtiques que van tenir entre Renfe i el sindicat. Això no és normal. Això no és normal, que una empresa no se sàpiga autogestionar, i demostra la seva incapacitat, la seva incapacitat, sigui com en l'actualitat o en una empresa mixta.

Per l'altre costat, Renfe presta els serveis alternatius, però, pel que sabem nosaltres, no es té pas contractat amb les empreses que el fan, sinó que va a correu, no?, perquè les incidències són constants i cada dia més, i van al primer que troben. Ens pensem que això hauria d'haver estat ben estructurat i la Generalitat ja hauria de tenir, doncs, una infraestructura mínima per donar resposta.

I el talús de l'AP-7 ens preocupa. La concessió a Abertis era fins al 21, tal com va passar amb el viaducte d'Osormort a l'eix transversal. Curiosament, pocs anys després d'acabar la concessió amb Cedinsa, el Govern s'adona que està tot molt

malament i durant mesos, tallat. No té res a veure una cosa amb l'altra. L'únic que comparteixen és que s'externalitza la gestió d'infraestructures i quan ens la tornen estan destrossades i cauen a trossos. Fem-nos-ho mirar, també, això. Perquè aquí ni s'ha fiscalitzat ni s'ha fet la feina.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, senyor Cornellà. Ara és el torn del Grup Mixt, la senyora Soberana, que avui sí que ens acompanya.

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, presidenta. Gràcies, conselleres, per la seva compareixença..., tot el seu equip que els acompanya.

A la senyora Parlon li volia fer dos breus preguntes. Mentre dura el tall de l'AP-7 i per millorar la mobilitat, per què no s'ha mantingut l'alliberament dels peatges de la C-32, si més no en direcció a Tarragona, que és la part afectada? I, en segon lloc, no és una pregunta, sinó un agraïment a tots els cossos de seguretat i emergències pels seus serveis. I sí que li agrairíem i li demanem que aquests cossos tinguin totes les eines i totes les garanties de seguretat per poder seguir actuant i estar sempre fent aquests serveis.

Pel que fa a la consellera Paneque, jo no sé com en aquesta comissió o en aquest Govern..., com poden demanar responsabilitats, si quasi tots els que són aquí han format part..., quasi tots els grups polítics han governat o han format part o han fet de crossa de diferents governs, tant aquí com a Madrid?

Ara ja directament referent a la seva intervenció. En les inspeccions de la xarxa de Rodalies, es va dir, primer, que hi havia vint-i-un punts afectats i més tard vint-i-tres. Això ha anat creixent, ha anat creixent i ha anat creixent, i en aquest moment exactament no sé quants n'hi ha. Què hi ha de cert referent a aquesta informació? I quin és el pla d'actuació?

També, per una altra banda, tenim que els ferrocarrils de la Generalitat funcionen de meravella. Per tant, hauríem de tenir el traspàs íntegre de rodalies, regionals i mitja distància, que actualment està en mans d'Adif i Renfe, a la Generalitat. Els usuaris

no podem patir dia si dia també retards de fins a més de dues hores. Aliança Catalana ho hem dit reiteradament, que no podem dependre de Madrid. Quines són les previsions, també, que hi ha de que aquesta..., –com es diu?– torni a la normalitat del sistema de rodalies? Bé, a la normalitat relativa, perquè serà molt difícil. Quins són els plans d'actuacions per poder-ho anar posant al dia, consellera?

La presidenta

Molt bé, doncs ara seria el torn del Grup Parlamentari del PSC i Units per Avançar, la senyora Candela.

Eva Candela López

Moltes gràcies, presidenta. Bon dia a tothom. Consellera Paneque, consellera Parlon, secretari general, directora general... Moltes moltes gràcies per aquesta compareixença conjunta en les comissions de Territori i Interior. I moltes gràcies per les seves explicacions, jo crec que clares, minucioses dels fets succeïts aquestes setmanes a Rodalies. A vegades, hi ha grups que els destorba tanta minuciositat amb la informació, però jo crec que és bona, perquè tots partim de la mateixa base.

Nosaltres volem manifestar en seu d'aquesta compareixença l'agraïment pel treball que s'està fent des del Govern de la Generalitat en aquesta crisi i dels serveis d'Interior, dels cossos d'emergència i de seguretat, dels serveis tècnics del Departament de Territori i en especial, deixa-m'ho dir, i disculpin, consellera Parlon, de la consellera Paneque en uns moments gens gens fàcils. El nostre agraïment públicament, tot el nostre suport del nostre grup parlamentari.

Valorem molt les explicacions que s'han donat avui, però també dia a dia les hem anat seguint tots en les rodes de premsa. Valorem les reunions que s'han fet amb els presidents dels grups parlamentaris. Avui els grups parlamentaris no en parlaven, d'aquestes reunions, també, però n'hi han hagut, de reunions, també, amb els presidents dels grups parlamentaris i amb els representants de les plataformes. Compartim, doncs, informació i les decisions que s'han anat prenent en cada moment. I moltes d'elles, i ja ho han dit les conselleres i també ho deien els grups, eh?, gens fàcils, com va ser l'aturada del sistema per comprovar en quina situació estava el sistema.

I, aviam, des del nostre grup parlamentari, tal com fa el Govern, no neguem la realitat del que ha passat. Negar la realitat no serveix per a res. Al contrari, som conscients de la gravetat i som conscients de la complexitat de la situació. I som molt conscients i ens preocupa com afecta tota aquesta situació a la vida dels ciutadans i les ciutadanes de Catalunya. I entenem i compartim tota aquesta preocupació, tot aquest malestar i tot aquest enrenou que suposa en la vida diària, com també entenem la preocupació dels treballadors de Rodalies, dels maquinistes que, malauradament, van perdre un company i que han hagut d'enfrontar la situació d'estar a la feina i saber si la xarxa seria segura o no segura. Això és una inquietud gran que tothom ha hagut d'anar gestionant.

Bé, la mobilitat és un dret fonamental i nosaltres pensem que Catalunya està treballant des del primer moment en la mobilitat. És cert que ens hem trobat amb aquesta crisi, però pensem que el Govern ho ha entomat. Ha entomat el tema de la mobilitat com una prioritat absoluta des del primer moment. I en aquesta crisi, el que ha entomat des del primer moment i com una prioritat, i així ho ha repetit fins a la societat la consellera Paneque, ha sigut la seguretat. I per nosaltres també és primordial. S'ha prioritzat la seguretat per davant de tot. I ella deia en una compareixença: «M'agradaria saber aquests grups que ho critiquen, que critiquen com s'ha actuat, què haurien fet en el lloc de la consellera Paneque, si no haurien prioritzat la seguretat tant dels maquinistes com dels ciutadans i les ciutadanes que agafaven el servei de rodalies.» I, a veure, jo crec que cap govern pot permetre's no passar la seguretat per davant de qualsevol cosa.

Aviam, la gestió d'aquesta emergència està en un moment crític. S'han fet unes inspeccions extraordinàries en diferents punts de la xarxa abans de començar a restablir serveis i s'han desplegat dispositius de transport que molta gent podrà pensar que no li funcionen com haurien de funcionar, però han sigut uns dispositius de transport alternatiu com mai s'havien desplegat en el país i unes inspeccions extraordinàries, precisament, per garantir la seguretat que ens posen, doncs, davant d'aquesta evidència. Tots sabem que mancava inversió, mancava manteniment a la xarxa, però aquestes inspeccions extraordinàries ens posen en evidència la fragilitat més imminent que té aquesta infraestructura. I s'ha d'actuar, i és el que s'està fent amb aquesta emergència, en aquests punts.

I, com deia la consellera Paneque, doncs, venim d'un problema estructural després de molts anys d'inversió. I el nostre grup pensem que davant d'aquest problema també s'està actuant des del Govern de la Generalitat, amb un pla d'inversions ambiciós, un pla de Rodalies actualitzat amb un objectiu clar –la millora estructural del sistema de Rodalies– i amb un augment del pressupost comparat amb el que teníem fins ara important. I un traspàs de Rodalies pactat amb Esquerra Republicana, que avança i que ens ha de portar a una governança millor de rodalies, que ens ha de portar a un sistema..., ho hem dit moltes vegades, no?, que des de la proximitat ha de ser més efectiu i millor.

I voldria només dir als diputats i diputades que ara el que toca és avançar.

Fitxer 8

És avançar treballant i posant-se al costat de les solucions i tots ens hi posarem, esperem. Hi ha grups que ja han presentat propostes, hi ha grups que estan amb un to crític però constructiu d'aportar solucions, que això és el que toca. Però jo em dirigiria avui també, en concret, al Partit Popular. Perquè si ha fet un anàlisi minuciós del que té perill i del que no en té, jo li preguntaria, diputada, com ajudaran vostès perquè millorem i posem solucions? Com sumaran al projecte, el grup popular, per poder anar endavant? Com trobarem les solucions? Jo li demanaria que concretés, perquè ha fet una diagnosi, però les solucions... trobem a faltar que diguin on s'arremangaran per poder-nos ajudar i posar solucions. I al diputat de VOX li diria que és una mica bel·ligerant també el que ha dit –pensem des del nostre grup–, perquè dir «*no asumo riesgos, lo paro todo*», això és posar en perill la ciutadania i es nota que no tenen responsabilitat de govern ni la responsabilitat de vetllar per la seguretat dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya. Gràcies.

La presidenta

Gràcies, senyora Candela.

Ara pararíem la comissió cinc minuts, que farem un recés i també perquè tothom pugui endreçar les notes. I reprendrem en cinc minuts.

(Pausa llarga.)

La presidenta

Tu cuida't d'allò teu.

Comencem de nou la comissió. Ara, de nou, és el torn de les dues conselleres per vint minuts, que se'ls repartiran també com creguin oportú. I començarem pel mateix ordre que abans. La Honorable senyora Parlon.

La consellera d'Interior i Seguretat Pública (Núria Parlon i Gil)

Sí, gràcies, presidenta. Jo respondré les qüestions a què ha fet referència la diputada d'Esquerra Republicana, la diputada Llop, en relació a la gestió de l'AP7. Com bé sap, el titular de la via és el Ministeri de Transports. Nosaltres, des del Servei Català de Trànsit, el que fem és la gestió del trànsit, en aquest cas, i arran de la incidència li explicaré el que s'ha fet i en tot moment les decisions que s'han pres. Com vostè deia, s'ha obert, s'ha tancat i s'ha obert, s'ha tancat. Han estat condicionades al criteri de seguretat que s'ha expressat en el grup de seguiment, en el qual hi ha estat representat el Servei Català de Trànsit i Mossos d'Esquadra. De fet, avui ens acompanya també el director del Servei Català de Trànsit en aquesta compareixença, el senyor Ramon Lamiel. Ha estat d'acord amb allò que ha expressat per criteris de seguretat tant el responsable de la via com el responsable director de l'obra.

El Servei Català de Trànsit aquí el que s'ha dedicat a fer és garantir la seguretat viària en una situació molt complexa, sobrevinguda per l'accident de tren, la gestió del trànsit de la millor manera per balancejar-ho, en aquest cas, per l'afectació que ha tingut l'AP-7 –primer, amb un únic carril i, després, en la seva totalitat per raons de seguretat–, i comunicar en tot moment les vies alternatives i la gestió que s'estava fent de totes aquestes derivades. Especialment amb l'alcalde, en aquest cas, de Gelida, l'alcalde de Masquefa i l'alcalde de Sant Vicenç d'Hortons, amb els quals hi ha treballat per fer diferents gestions de mobilitat i afectacions. També amb la Diputació de Barcelona, pel que fa referència a les seves vies i a polígons. I s'ha desplegat una estratègia de gestió del trànsit que, com deia, ha passat per intentar en tot moment desviar de la millor manera possible l'afectació que això tenia a l'AP-7, sense deixar de banda que, evidentment, la situació és molt complexa i que, malgrat que raonablement s'ha gestionat de la millor manera possible, els

inconvenients estaven servits. Perquè tancar l'AP-7, doncs, això té tota una sèrie de derivades i afectacions sobre vies que, per molta precisió que es tingui en fer-ho el millor possible, afectacions n'hi ha hagut. I fins que puguem obrir-la, que esperem que sigui ben ràpid, d'acord amb la informació que tenim per part del director del director de l'obra, doncs tindrem aquesta situació d'anomalia en relació als desplaçaments i al trànsit.

L'estratègia ha estat desplegar informació per treure trànsit de l'AP-7 des de la Jonquera fins a Martorell; facilitació de rutes alternatives en el cas del litoral, ja ho hem dit, amb la gratuïtat de la C-32. Que no hi és la diputada d'Aliança Catalana, la senyora Subirana, però, es manté, com tots bé saben, en direcció sud. El prelitoral per la B-24, Nacional-340. La B-24 ha permès la mobilitat dels vehicles de mercaderies i de mercaderies perilloses amb seguretat. I en el que seria la zona interior, l'A-2 i la C-15. S'ha fet l'obertura del bus-VAO i l'obertura del carril de l'esquerra de l'AP-7 sentit sud, s'ha mantingut oberta sempre que ha estat possible. De fet, vostè feia referència a una obertura que es va fer puntual per permetre que els autobusos que estan fent el transport alternatiu per les afectacions de Renfe poguessin passar, però malauradament el comportament inadequat d'alguns d'aquests conductors ha provocat que s'hagi de tancar aquesta solució, perquè evidentment es van donar incompliments

Fitxer 9

que van posar en risc la seguretat dels treballadors i de les obres que s'estaven fent.

Ha sortit també per part de la diputada portaveu de Junts, avui en la comissió, que per què no s'havia contemplat la possibilitat d'obrir el peatge de la C-16, que havia estat demanat per alguns alcaldes. Aquí sí que el Servei Català de Trànsit va desaprovar l'obertura d'aquest peatge per la falta de capacitat a l'entrada de Barcelona, que ens hagués ocasionat, d'acord amb l'estudi de la mobilitat, molta més congestió a l'entrada de la que ja, malauradament, per la incidència, doncs, s'ha hagut de gestionar, no?

S'ha intentat evitar la congestió a les vies secundàries del Penedès al dirigir el trànsit cap a les vies de més capacitat o d'alta capacitat, partint de l'inconvenient, que ja hi he insistit– de la situació de l'AP-7.

S'ha treballat amb una estratègia comunicativa detallada dels corredors de l'anell mediterrani. S'han fet compareixences amb els mitjans de comunicació per explicar com s'anaven gestionant les diferents afectacions. I també s'han mantingut reunions periòdiques amb els col·lectius més afectats, transports de mercaderies i amb aquells municipis als que he fet referència, amb els quals s'ha mantingut un contacte permanent per fer les adequacions necessàries.

Esperem que ben aviat, d'acord amb les darreres informacions que tenim, es pugui recuperar, s'hagin fet les obres de la via, de l'AP-7, i puguem recuperar aquest marge, no?, i aquest balanceig del trànsit que ens permeti millorar la situació.

La consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica (Sílvia Paneque i Sureda)

Sí; gràcies. Si els sembla, faré..., hi ha hagut algunes consideracions comunes per part de tots els grups o la majoria de grups i, per tant, començaré per aquestes consideracions, i després faré alguns apunts més puntuals i més concrets de qüestions més específiques de cadascuna de les seves intervencions.

Jo avui, per la naturalesa de la compareixença, és cert que m'he centrat molt en la gestió de la crisi, em semblava que era allò pertinent, però no és menys cert que tots vostès també han apuntat l'àmbit estructural. És a dir, he assenyalat alguns elements com el climatològic i la manca de manteniment correctiu i preventiu adequat a la xarxa, però sobre una xarxa, efectivament, amb un dèficit estructural acumulat al llarg dels últims vint anys. Jo això..., en fi, vostès ho diuen, ho compartim.

En aquest punt, també haig de dir que aquells que afirmen i comparteixen aquesta desinversió, aquí també dic jo que cadascú té algun àmbit de responsabilitat sobre haver-nos trobat en una situació com la que ens trobem de desinversió clara. Vostès..., «tot té noms i cognoms»; sí, tot té noms i cognoms, efectivament. La desinversió també. Tot té noms i cognoms. Per tant, jo demanaria als grups... I avui, en fi, crec que és bo donar un missatge a la ciutadania també d'unitat. I també parlaré sobre algunes qüestions que crec que coincidim. Però, en fi, des del 2010 que es

podria haver treballat en el traspàs i com que molts parlen de governança, doncs, també s'hagués pogut. I també s'hagués pogut aprovar un pla de rodalies. El pla de rodalies també té noms i cognoms. I aquesta inversió sobre l'estructura també té noms i cognoms.

Per tant, jo demanaria, en la mesura d'allò que vostès els sigui possible, fer una doble reflexió a l'hora de fer depèn quines afirmacions en l'àmbit estructural: primer, quina part de responsabilitat té cadascun de vostès en aquests vint anys, i segon, quines solucions posen sobre la taula per tal de resoldre aquesta situació.

I efectivament, si el pla de rodalies arriba tard, sí, ja ens hagués agradat trobar-nos una altra situació. Aquí haig de reconèixer que no tot és mèrit, en el pla de rodalies, d'aquest Govern, ni molt menys; té una data concreta, 2020, i el Govern de Pere Aragonès és veritat que va fer un impuls important que hem volgut, doncs, augmentar a partir de la revisió de 2026-2030. I aquesta és la resposta a aquells que pregunten: «Des del Ple monogràfic de rodalies, el departament i el Govern què han fet?» Doncs treballar sobre aquest pla de rodalies per millorar-lo en alguns àmbits on veiem que hi podia haver dèficit. I això ens porta un vint-i-sis per cent d'augment d'inversió prevista per als propers anys.

Per tant, jo aquí els demanaria aquesta doble reflexió a aquells que han tingut responsabilitats de govern els últims anys. I els demanaria unitat en el pacte nacional i en el treball que puguem fer conjuntament i que transcendirà aquest Govern i els propers anys, per tal de deixar un sistema de rodalies o, dit d'una altra manera més planera, que cap govern es torni a trobar una situació com la que estem vivint.

Jo crec que en això podem estar d'acord i m'agradaria quedar-me amb..., en fi, amb aquesta qüestió i amb aquesta crida a la unitat i al treball conjunt, almenys en allò estructural.

Però deia també, evidentment, s'han evidenciat elements en aquesta crisi: un és l'impacte del canvi climàtic i dels fenòmens meteorològics extrems que ens estem trobant en diferents àmbits geogràfics i en diferents infraestructures. I aquí, certament, des de l'àmbit sindical, al propi departament s'ha posat sobre la taula la necessitat... –i haig d'agrair aquí el treball de Comissions Obreres i UGT, que volen treballar en aquesta línia de veure davant d'aquests nous fenòmens quina protecció

de les infraestructures i quins protocols podem activar per tal de tallar, no tallar el servei, en quines condicions. Protocols clars. Per tant, això crec que és un treball que també podem acompanyar conjuntament.

I, efectivament, vostès parlen de la seguretat, i aquí vull ser molt clara: qui certifica que les vies, les infraestructures són operatives és Adif, que és qui té els certificats per part de l'agència de seguretat ferroviària espanyola per fer-ho. Ara bé, no és menys cert, i ho hem vist aquests dies, que en la demanda de Renfe, dels treballadors i treballadores, d'augmentar alguns estàndards de seguretat en termes de major criteri, de major estàndard, d'unes revisions complementàries, doncs, nosaltres hem entès que, tenint en compte els fets, això no només era necessari, sinó que era oportú, i per això alguns qüestionaven el paper del departament. Som els titulars del servei, finalment. Per tant, malgrat que hi hagi altres responsabilitats per part d'altres agències, sí que hem participat d'aquestes reunions amb els sindicats per tal de poder arribar a acords de revisió d'aquests punts.

I, efectivament, aquí es posa en evidència que el manteniment correctiu i preventiu de la xarxa no ha estat l'adequat. Jo crec que amagar-ho no té cap mena de sentit i ser exigent amb Adif per tal d'augmentar els programes de manteniment... El pla de rodalies ja incorpora un increment important de fiabilitat en la infraestructura amb la reposició d'actius. Pensin que aquí pràcticament doblem amb aquesta revisió l'import. Per tant, jo crec que l'exigència en aquest programa de reposició i de manteniment i la resposta també haig de dir, també l'haig de posar en valor, d'Adif anunciant aquestes millores en termes de recursos humans per atendre aquest manteniment és el camí a seguir.

Per tant, en allò estructural i en aquests elements, jo crec, estic molt convençuda del camí traçat pel Govern de Pere Aragonès, que continuem i augmentem en vista també de les evidències d'aquesta crisi; és que el camí és clar: inversions per actualitzar la infraestructura; renovació de material mòbil, de trens –això és el pla de rodalies, amb un vint-i-sis per cent més de recursos–, i la governança.

Jo aquí he sentit reflexions, algunes sorprenents, en qualsevol cas, d'aturar el traspàs: uns per ser massa i els altres per massa poc. A uns i altres els vull dir que, per descomptat, el Govern està absolutament convençut de que aquest és el camí,

que la gestió des de la proximitat és del tot necessària, i a d'altres, que entre el tot i el res que s'ha quedat en res, més val començar a caminar en aquest camí. Entenc que hi pugui haver models diferents, però els ben asseguro que el camí de la millora de la governança i la gestió des de la proximitat és absolutament fonamental.

Aquests són alguns elements que m'ha semblat que eren comuns respecte a la intervenció de Junts, més enllà de la reflexió que he fet sobre els diferents nivells de responsabilitats. I recordar, no?, que quan se'ns diu si vam anar tard; bé, des del 2010 s'hagués pogut iniciar el camí del traspàs i estem al 2026.

Vostè parlava dels punts, nosaltres els hem passat aquest matí, si no m'equivoco, l'actualització d'aquests punts. Els que els assenyalen són aquells que requereixen actuacions. I en aquests moments hem sol·licitat també un cronograma d'aquestes actuacions, algunes vinculades a limitacions temporals de velocitat i, per tant, a mesures de mitigació, quins calendaris podem tenir d'actuació.

Del volum global dels més de sis-cents punts, pensin que alguns no han requerit ni actuació, ni d'urgència, ni immediata, ni de cap tipus. Per tant, també per donar una explicació d'aquestes diferents xifres, jo vaig informar els diferents grups parlamentaris que hi havia alguns punts greus que requerien actuacions, mesures migratòries; n'hi ha d'altres que un cop revisats no han donat lloc a més intervencions. En qualsevol cas, són xifres que s'aniran movent, aquests 648. D'aquests, al principi 21, 23 fins a 31 més greus, en tot cas, els anirem informant i amb el calendari que es preveu d'actuacions, de limitació..., d'eliminació –perdonin– de les limitacions temporals de velocitat i també de represa dels talls ferroviaris.

Sobre la gratuïtat, en la primera decisió que he repassat abans vàrem marcar els trenta dies de gratuïtat. Ja els puc dir que en aquests moments –ho he dit, però em reitero, perquè quedi clar– la gratuïtat s'estendrà fins a l'estabilització del sistema de manera sostinguda; per tant, els dies que calgui. Perquè és evident que no podem fer pagar als usuaris el servei que en aquests moments s'està donant. Per tant, comptin que tant la gratuïtat com els diferents elements de reforç de transports interurbans, de plans alternatius de transport vinculats a la xarxa ferroviària, la suspensió de zones de baixes emissions, tots aquests elements romandran actius

fins que puguem donar als usuaris l'estabilitat necessària en el sistema i sostinguda. Per tant, la represa total i sostinguda en el temps.

Vostès ens reclamaven solucions. Em reitero, la solució és el seguiment del pla de rodalies. Vostès, evidentment, amb les mocions n'aportaran, les analitzarem i les estudiarem, com no pot ser d'altra manera, però la resposta a la situació és trens, vies i governança. No n'hi ha cap altra. Si vostès plantegen una altra, l'estudiarem. Però des del nostre punt de vista no n'hi ha cap altra.

Respecte a la intervenció d'Esquerra Republicana, en allò estructural, efectivament, jo sé que el setanta-set per cent no és el cent per cent. I efectivament, hem de treballar perquè pugui ser una execució, doncs, del cent per cent de les actuacions i del pressupost previst. Però sí que volia posar en valor..., i això ja li dic que no correspon al Govern actual, nosaltres hem pogut incrementar aquest vint-i-sis per cent i continuar l'exigència en l'execució. Però sí que també vull posar en valor una qüestió que fins ara no havia existit, que era un pla de rodalies i una execució no menor d'aquest pla de rodalies: aquest setanta-set per cent –i també el senyor Cornellà hi feia referència– del pla de rodalies és setanta-set per cent d'execució d'obra certificada. Ja no parlo de licitació; certificada. Per tant, obra executada, eh? No és el cent, però sí que hi ha el setanta-set.

Si parléssim d'obra licitada seria molt més. Però, escoltin, donem dades d'obra executada, que és allò que pertoca.

El Partit Popular. Vostè apuntava a una auditoria. Miri –i també dono resposta a una qüestió que ha anat sortint com un element comú–, és veritat que allò que ha estat excepcional aquests dies, aquesta auditoria que hem fet de tots aquests punts i aquesta revisió ha de ser quelcom estructural, tant en nombre de recursos humans i equips com en aquest treball. I és així, ho poso jo crec que en totes les intervencions i en aquesta ho exposo amb tota transparència: és evident que el manteniment preventiu i correctiu no s'havia fet adequadament. I, per tant, aquí hi hem d'insistir i demanar –com deia el diputat Mijoler– que allò que aquests dies s'ha mostrat com una qüestió inèdita, en termes de recursos humans, s'ha de convertir en estructural. I d'aquí també, doncs, la convocatòria d'aquestes trenta places. La subdirecció només vinculada a l'àmbit de rodalies de Catalunya pel manteniment. I, com els deia,

pràcticament doblar en el pla de rodalies també l'apartat de reposició d'actius, i que ha de donar més fiabilitat al sistema.

I dir una qüestió sobre els maquinistes, jo crec que ho he expressat bé, m'ha semblat una mica fora de lloc l'afirmació que deia

Fitxer 10

que jo havia fet. És a dir, és una evidència que no es presenten a treballar el dia que donem la instrucció que s'operi. També he dit, amb la mateixa claredat, que, a la llum dels fets, entenem perfectament no només l'estat d'ànim, sinó que vint-i-quatre hores després es produeix un altre despreniment que fa que, efectivament, posem sobre la taula la qüestió d'augmentar aquests estàndards de seguretat. Per tant, les he volgut fer una relació de fets estricta, però també he dit que s'entén perfectament l'estat d'ànim.

I, finalment, respecte a la intervenció de Comuns, efectivament, allò excepcional s'ha de convertir en estructural, i li agafo el guant. És veritat que, d'aquí, si d'alguna cosa n'ha de sortir de positiu i un missatge cap a la ciutadania, que crec que és molt oportú, és aquest pacte nacional, aquest treball conjunt perquè finalment això en allò estructural són anys de feina, i és bo, crec jo, que donem aquest missatge a la ciutadania.

Al senyor Cornellà jo crec que li he donat resposta sobre el dubte que tenia del tant per cent d'execució. Si vostè s'estava referint al pla de xoc, aquí sí que li haig de dir que com que em parlava de mesures que, en l'àmbit de la informació, hi ha molt recorregut de millora, en l'àmbit de l'accessibilitat hi ha hagut alguns avenços no menors en l'àmbit de les escales mecàniques, dels ascensors, però que en l'àmbit, efectivament, d'informació hi ha molt recorregut de millora, com vostès mateixos també han dit.

I, per acabar, si em permet, res, trenta segons. Vostès han fet esment als usuaris, i els haig de dir que que si algú té dret a la queixa i a l'afartament són els usuaris de Rodalies.

I vull agrair molt especialment als representants a través de les plataformes que cada dia han tingut reunió amb mi mateixa o amb persones del departament, traslladant, a banda de l'exigència i de l'enuig, com és normal, propostes de millora que cada dia hem intentat anar implementant. Ho vull agrair especialment, i dir que el seu enuig i la seva exigència ha estat allò que ha marcat també l'acció de Govern tots aquests dies.

La presidenta

Gràcies, conselleres. Ara és el torn dels grups parlamentaris, per temps de tres minuts. I començarem també pel Grup Parlamentari de Junts i la seva portaveu, la senyora Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, presidenta. Gràcies, conselleres. Hi han diferents preguntes que no han contestat, i crec que val la pena incidir-hi. En primer lloc, aquest impacte econòmic, perquè aquesta crisi de país també té un impacte econòmic sobre les famílies, sobre els treballadors, sobre les empreses.

També sobre el restabliment del servei ferroviari, aquesta incògnita sobre el futur de l'AP-7 amb aquesta alta sinistralitat i aquest increment aquests darrers dies, la creació dels nous carrils, com podria ser el tercer a l'Ebre o podria ser el quart a la zona del Penedès.

I, evidentment, com pensen garantir la mobilitat amb l'afegit de la vaga convocada la propera setmana per part dels maquinistes durant tres jornades de treball.

Per altra banda, vostès, avui, de nou, amb la consellera Paneque, han admès aquest dèficit estructural que el compartim tots, la majoria dels grups d'aquesta cambra. I sí, si volen, podem posar noms i cognoms de les persones que s'han trobat al capdavant els darrers anys de Renfe durant tot aquest temps.

Perquè no m'ha respost tampoc si era o no era conscient de l'estat lamentable en què es trobaven algunes vies i si es podria haver previst, es podria haver evitat aquests accidents. Pot haver-hi un accident puntual, com dèiem anteriorment, però quan veiem que és de forma reiterada, hi ha uns greuges que caldria també estudiar.

Doncs miri, la responsabilitat política actual de la gestió i del lideratge sí que és seva. Si bé és cert que també hi ha hagut aquesta manca de manteniment, aquesta manca d'inversió per part de l'Estat, per part del Partit Popular i del PSOE al capdavant, i podem, doncs, de nou, situar-nos a les xifres de les dades que situen que, en els últims dotze anys, Adif només ha invertit el trenta-cinc per cent del previst a Catalunya.

La meitat dels anys van ser governs, com dèiem, del PP, i la meitat del PSOE. Bon dia, per tant, avui, consellera, perquè desmenteixi les dures declaracions de la consellera Alícia Romero, assenyalant que sembla que ara la responsabilitat passi a ser dels anteriors governs de la Generalitat perquè no han fet la feina i perquè no han executat projectes sobre infraestructures.

Vostè, senyora Paneque, un dia diu que la responsabilitat, doncs, sembla que és dels anteriors governs, l'altre és del temps. El que veiem és que aquest traspàs que vostès van prometre no és efectiu, no és català i, evidentment, no passa per una resposta urgent davant d'una crisi sense precedents amb el col·lapse de Rodalies.

I et dono resposta, finalment, i vaig acabant amb aquests segons, a la diputada socialista que interpel·lava els grups de l'oposició, ens demanava propostes. Doncs bé, crec que, des de Junts per Catalunya, com a alternativa clara, i amb aquesta oposició, com cap altre partit, hem ofert propostes clares per a aquesta greu crisi, amb més de vint mesures que permetrien solventar aquest pla de xoc i aquesta seguretat, que és el que, en definitiva, volen tots els usuaris, amb una alternativa, amb un lideratge i amb un bon govern, que és el que mereixen.

La presidenta

Gràcies, diputada. Ara és el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra, la senyora Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, presidenta. Gràcies per les explicacions, consellera Parlon. En tot cas, reiterem que considerem que la gestió no ha sigut l'adequada, Malauradament. I no és un problema de tancament. És a dir, la gent és molt més assenyada que això. La gent entén les explicacions clares. El problema són els canvis de criteri.

Li deia abans a la consellera Paneque, el problema és que et diguin que hi haurà tren i no hi ha tren. El problema és que et diguin que no hi haurà tren i hi sigui. El problema és avui tanco l'autopista, avui la torno a obrir. I li poso el millor dels exemples d'aquesta gestió que li dic que no és bona.

Ahir s'obre un carril perquè el transport interurbà, el transport públic, pugui fer arribar a Gelida, a Sant Sadurní, amb més facilitat, a Sant Llorenç d'Hortons els viatgers, i se suspèn perquè dos conductors d'autocar se salten la sortida obligatòria a Gelida i continuen fins a Sant Sadurní amb l'evident perill que això provoca a la zona de les obres.

El problema és, de debò no som capaços de garantir que no passen d'una sortida de Gelida autocars? Que no és una moto, que se't pot escapar. Què passa amb els Mossos d'Esquadra? De debò no podem garantir això, i hem de perjudicar a tot aquest transport públic i a tot el servei dissuasiu que es fa dels trens que no funcionen?

Clar, no podem dir que això és una bona gestió. De fet, nosaltres trobem molt a faltar que aquí hi hagi el director general de la policia, perquè alguna cosa tenen a veure els Mossos d'Esquadra amb tot aquest tall. Evidentment, el Servei Català de Trànsit, però també als Mossos d'Esquadra.

Reitero, no m'ha dit, no m'ha respost a res del tema de com es va fer un informe per valorar el risc de desviar vehicles de transport de mercaderies perilloses pel túnel del Garraf i per Vallirana. No m'ha dit res de si es va emetre algun avís específic en matèria de transports especials i si es van revisar les autoritzacions que ja estaven emeses, perquè va haver-hi algun problema en algun cas.

En tot cas, malauradament, hi insisteixo, ja ens agradaria que fos d'una altra manera, però necessitem que els usuaris tinguin certeses, que els usuaris sàpiguin a què tenir-se, perquè, de debò, la gent no està dormint a casa seva, perquè és que no hi ha manera de tenir fiabilitat de poder arribar a la feina, al metge o als altres llocs. Per tant, el problema no és que tallem. El problema és que expliquem a la gent i els hi donem certeses de què fem.

En tot cas, i per anar acabant, per part d'Esquerra Republicana, evidentment, volem i som part de la solució. Nosaltres fa temps que sabem del problema enorme que

suposa una infraestructura ferroviària amb l'estat lamentable que vostès mateixos reconeixen ara.

Igual que ens preocupa, i vostè ho va dir, consellera, l'autopista és també una infraestructura de l'Estat. Aquí el que passa és que l'Estat ha fet fallida a Catalunya. Les seves infraestructures estan molt malament.

Per tant, nosaltres el que volem són solucions per la gent. Per tant, en l'àmbit ferroviari, accelerar el traspàs que tenim pactat d'infraestructures i de la gestió de trens a Catalunya, amb els mitjans, evidentment, econòmics necessaris per solventar tots aquests punts que estan detectats que no funciona.

Per tant, bé, per exemple, que el CEO de Rodalies de Catalunya assumeixi la direcció de Renfe a Catalunya. Creiem que és un primer pas. I acabo, presidenta. En tot cas, estarem al seu costat, i acabo dient que el dia 7, dissabte, ens veiem a la manifestació convocada per les plataformes d'usuaris que tenen tota la raó en aquesta convocatòria.

La presidenta

Gràcies diputada. El torn del Partit Popular, del Grup Parlamentari del Partit Popular, la senyora Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, senyora presidenta. Senyora consellera, des del Grup Popular, lo que li demanem és que recuperi la confiança dels ciutadans. Els ciutadans necessiten seguretat, seguretat d'arribar a temps al treball, a estudiar o els desplaçaments que considerin, i també seguretat en les vies de no patir cap risc d'accident ni cap tipus d'incidències.

Aquesta és la petició del Grup Popular. I li demanem que canviï els criteris, perquè no només és invertir, sinó que s'ha d'invertir bé, en manteniment. Dels 607 milions d'euros de l'any 24, només 9,5 per cent estaven destinats al manteniment. Per tant, canviïn els criteris, actuïn amb criteris de manteniment preventiu basat en el risc, i no amb criteri polític, de rèdit polític, d'inversions visibles que es vegin per poder-les inaugurar.

Des d'aquesta perspectiva, li demanem que aquesta auditoria prioritzi totes aquelles inversions imprescindibles. I el Partit Popular el que li vol dir és que el Grup Socialista i el Govern socialista està governant fa deu anys a Espanya, i el ministre de Foment, el ministre de Transport, el senyor Puente, ha estat desaparegut, i la gestió és negligent, perquè tota aquesta informació la tenien. La tenien en els informes, que es veia el deteriorament de tota la xarxa, i, tot i amb això, han obviat fer les inversions que es requeria.

No han estat atents ni han fet cas dels maquinistes ni de les denúncies que hi havien per alteracions en el servei. Aquesta informació vostès la tenien, i els usuaris paguen el preu, el preu dels retards constants i el preu de no tenir la seguretat.

Per tant, nosaltres el que li demanem és que intensifiqui tota aquesta inversió en tots aquells corredors que tenen dificultats, i, com he dit, al nord, sobretot també tota la part del Garraf, perquè aquestes deficiències són deficiències que posen en perill a les persones i a la gent.

El cost econòmic per a Catalunya és impressionant, més de 100 milions d'euros de costos econòmics. Això no es pot aguantar. Moltes persones han tingut que canviar el seu plantejament de vida.

Nosaltres, senyora consellera, sabem que la conselleria tenia informació, que Adif tenia informació. Quan es coneixen els riscos i no s'actua a temps, la responsabilitat deixa de ser tècnica i passa a ser política.

I, per tant, nosaltres considerem que s'han de depurar les responsabilitats polítiques i s'ha de demanar, i nosaltres demanem la dimissió del ministre Puente i també la seva dimissió, senyora consellera, perquè no només per no fer cas a tota l'acció de la situació de Rodalies com fins ara, que no s'ha actuat a temps per fer una acció preventiva, sinó que també, a més a més, després la reacció que hi ha hagut i la presa de decisions, d'atendre a ciutadans i de posar mitjans perquè puguin substituir el transport ferroviari per transport per carretera o altres mesures, han demostrat que ha sigut un caos, un caos permanent, una inseguretat constant. I per això, des d'aquesta perspectiva, també és veritat que el Grup Popular li presentarà propostes per solucionar aquests problemes.

La presidenta

Gràcies, senyora Esteller. Ara sí que he complert amb el temps. El senyor Bello del Grup de VOX.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidenta. Bien, algunos diputados se han quejado de que la señoras *conselleres* no les han contestado algunas preguntas. Bueno, en mi caso es que ni siquiera me ha mencionado. Curioso.

Bien, en la primera intervención eché en falta uno de los comodines que la izquierda usa a menudo, el cambio climático, ¿eh?, pero no ha defraudado, y en su segunda intervención, efectivamente, ha hablado del cambio climático como uno de los culpables de la situación.

Desviando la atención en vez de centrarse en su mala gestión y la falta de mantenimiento, el cambio climático. Esto sirve para todo, sirve para un roto y para un descosido.

También ha utilizado otro comodín, en este caso un comodín catalán, que es un pacto nacional. Nadie sabe muy bien lo que es, pero bueno, lo sueltan aquí y quedan estupendamente, ¿no?

Y se les ha olvidado, seguramente lo utilizan en otro momento, otro comodín, que es crear un observatorio. Esto no lo ha dicho, pero, en fin, ya le doy la idea. Cree un observatorio, porque, en fin, ya puestos, no nos va de eso, ¿no?

Bien, el deterioro del servicio ferroviario, pues, sigue el mismo camino que el deterioro general de los servicios públicos que padece España desde que gobiernan los socialistas y sus socios, ¿eh? Esta es la herencia que van a dejar los socialistas a los españoles, más impuestos y peores servicios públicos.

Los usuarios, pues, no nos fiamos de los trenes. ¿Qué le vamos a hacer? Somos así. En las últimas semanas, supongo que tendrán los datos, ha disminuido el número de usuarios porque los que pueden han buscado alternativas. Es muy triste, pero esta es la realidad.

Y ustedes, pues, deberían centrarse en evitar problemas y dar un buen servicio de transporte y así, pues, no tendrán que venir otra vez aquí a este Parlamento a dar

explicaciones sobre lo que hicieron para disminuir los efectos dramáticos de su mala gestión.

Ha hablado de los problemas con los maquinistas y, en fin, ha dado algunos datos, algunas impresiones. Bueno, pues, seguramente, lo que ha pasado con el maquinista tiene que ver con su miedo ante la falta de seguridad en su trabajo, pese, ya lo he comentado antes, a haber denunciado en numerosas ocasiones lo peligroso de la situación y ver que, pues, los políticos no les hacían ningún caso.

También tendrá

Fitxer 24CISPi28CTH11

que ver, probablemente, con el pretendido traspaso de las cercanías ferroviarias a la Generalitat, que plantea muchas incertidumbres en su trabajo y especialmente con la posibilidad del traslado futuro a otros lugares de España.

Y ya para terminar, nos ha interpelado la diputada socialista y nos ha dicho: ¿Qué harían los que critican ante una situación similar? Pues la respuesta es muy sencilla: pues gestionar bien y evitar que ocurra.

Muchas gracias.

La presidenta

Gràcies, senyor Bello. Ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, el senyor Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies de nou, presidenta. A veure, gràcies per la seva resposta, consellera Paneque. Ho deia al principi de la intervenció el meu company, ho hem dit, ho hem situat des de l'inici de la legislatura: aquesta legislatura ha de ser un punt d'inflexió en descarbonització. I, per tant, la mobilitat ha de ser la garantia d'aquest..., o el transport públic ha de ser la garantia d'aquest dret a la mobilitat que venim reclamant.

I ho hem dit o ho hem situat no només a l'inici de legislatura, sinó ara, aquesta crisi ha de ser una oportunitat per tal d'arribar a aquest consens, d'arribar a aquests grans

acords per desenvolupar un transport públic que serveixi realment a la gent treballadora d'aquest país.

Li hem parlat del pacte nacional, aquest pacte de país sobre rodalies que, evidentment, agraiïm que així ho consideri, perquè no hi ha una altra manera de sortir-se'n d'una crisi com aquesta, si no és des del consens, sobre tot perquè és el missatge que hem de treure cap enfora. Evidentment, VOX no sap què és un pacte nacional, perquè d'entrada ni sap quin és el concepte de nació, ni tampoc estan aquí per fer pactes ni arribar a consensos, sinó per dictar quines són les solucions que ells haurien de donar. En saben molt i durant quaranta anys aquest país ha patit la dictadura d'un..., de les seves idees.

Però hem de mirar cap al futur i ho dic conscientment, sense posicions partidistes ni partidàries, sense pensar en qüestions electoralistes, mirant a la gent, mirant als ulls, mirant a les plataformes i dient-los que realment entenem quin és el seu problema, però no només això, sinó que els hi donarem solucions. I això és una responsabilitat de tots i totes a aquest Parlament, i per tant, aquest Parlament ha d'estar al costat del Govern, si el Govern es compromet a admetre totes aquelles idees que puguem aportar i, sobretot, a sortir-ne conjuntament d'aquesta crisi.

Però, per tant, això suposa que també l'única prioritat han de ser els trens i, per tant, altres infraestructures, que són models del passat, han de quedar aparcades fins que no tinguem resolt el problema de la mobilitat. Una mobilitat que ha de ser sostenible i una mobilitat que ha de connectar tots els pobles del nostre país, amb un transport públic eficaç i assequible i amb una intermodalitat més enllà de les rodalies. Això ha de ser l'objectiu també de l'acord nacional pel transport públic, que ja tenim en marxa.

El pla especial d'inversió de rodalies, volem veure'l també i volem veure concrecions. Fins ara només tenim un anunci, des del 27 al 30, i un powerpoint, però no hem vist realment com es concreta. I de fet, hi ha alguns dubtes respecte de quines infraestructures seguiran i quines surten d'aquest pla de rodalies. Per tant, també demanem quines són aquestes inversions.

I, sobretot, ho ha dit, la governança. Els trens del país, els trens del nostre país han d'estar gestionats des de Catalunya i, per tant, cal un canvi molt clar en les relacions

entre Adif i Renfe amb una premissa clara: a Rodalies mana el Govern de Catalunya, no mana ningú més. És el Govern qui pren les decisions respecte de rodalies, perquè aquesta sensació de caos que està percebent la gent, el que fa és erosionar la confiança amb un servei públic. I el pitjor que li pot passar a un govern d'esquerres és que la gent perdi la confiança en les seves institucions.

Per tant, li demanem això, aquestes concrecions sobre les inversions i aquest gran acord de país per la mobilitat sostenible.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, senyor Mijoler. Ara és el torn del grup parlamentari de la CUP, el senyor Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, consellera, el dia 27 de gener d'aquest any va presentar el pla de rodalies 26-30. Estava pendent de la seva presentació des del juliol del 25. Vostès van explicar que ho tenien llest des de l'octubre del 2025, però bé, van trigar uns mesos a presentar-lo, justament quan, després d'aquests greus incidents que hem patit i de totes aquestes..., tot aquest desgavell, no?

Nosaltres ens fa patir això, perquè és evident que quan presenten aquest pla hauria de contemplar, al nostre entendre, l'enorme dèficit de manteniment i poca resiliència de la xarxa ferroviària d'Adif i reorientar les inversions que ja s'havien previst el mes d'octubre del 2025 en el pla de rodalies 2026-2030. Vull dir, que les presses no són bones conselleres en aquest sentit. Vull dir, han corregut molt a presentar-lo, però després, després de la greu situació i potser el que haurien d'haver fet és revisar si..., si realment venia de l'octubre com deien, potser s'hauria d'haver mirat.

Li ho dic, perquè només tenim un powerpoint de vint-i-quatre pàgines. Ens agradaria tenir el document sencer, que suposo que com el del 2020-2025, té unes tres-centes pàgines. Per tant, ens agradaria tenir-lo tot complert, perquè si no, ens és molt difícil veure què estan proposant, perquè tot és molt genèric. Igual que també amb el pla de rodalies, la part de l'executada ens agradaria els informes de seguiment semestral del tant per cent d'execució, però també per poder fiscalitzar i veure

realment de què parlem, perquè crec que no ens entenem. Quan parlem del setanta... Vostè diu el setanta-set per cent d'obres certificades, si ja hi estem d'acord. Però si s'haguessin fet..., si s'hagués gastat el cent per cent del pressupostat, haguéssim fet el cent per cent del pla de rodalies? No, perquè els sobre costos són evidents amb diferents projectes que contemplava, com per exemple l'R4 del Penedès, que van haver de fer les obres posteriors de canviar les vies perquè se les havien deixat quan van posar el tercer rail. Això és el que jo li deia. No qüestionava el setanta-set per cent.

Després també, ens agradaria que reclami tots els diners a l'Estat del que costi i també aquesta gratuïtat que vostè ha parlat, que s'allargarà. Aquesta gratuïtat no l'ha d'assumir la Generalitat de Catalunya, ni la gratuïtat, ni l'aixecada de barreres, ni els tècnics que s'han de posar, ni res, perquè entenem que no és culpa nostra.

I després també una última pregunta, en referència al que va passar el 22 de gener, que van anunciar que només havien aparegut sis dels cent quaranta maquinistes. A veure si ens pot explicar una mica més com va anar tot plegat, perquè tenint en compte que la plantilla de Rodalies, pel que expliquen, és de vuit-cents maquinistes, no acabem d'entendre que aquestes dades que van explicar.

I referent, ja l'últim, el pacte nacional que proposen de rodalies, escolti, nosaltres no volem més pactes. És a dir, hi estem d'acord, però no volem més paperassa, més reunions, més pactes. Hi ha el pacte nacional pel transport públic, que hem treballat amb el secretari de Mobilitat, que avui ens acompanya aquí. Escolti, ampliem-lo, d'allò, però no fem més pactes, més papers, més reunions, sinó fem una cosa, un pacte nacional del transport públic de Catalunya ben fet, que ho inclogui tot.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, senyor Cornellà. Ara és el torn del grup parlamentari del PSC i Units per Avançar, la senyora Candela. No, ha excusat la presència la senyora Soberana.

Eva Candela López

Gràcies, presidenta. Esperava que la diputada Soberana agafés la paraula, però ja veig que només han fet servir un torn. Bé, moltes gràcies. Tres qüestions. Disculpar-

me si no m'ha entès bé la diputada Toronjo. No em referia precisament a Junts que no haguessin presentat propostes. Som molt conscients de que hi ha una bateria de propostes pel pròxim... Potser no m'he explicat bé, li demano disculpes.

Quant al PP, diputada Esteller, aviam, l'execució d'inversions en rodalies amb governs del PP i amb governs del PSOE som molt diferents. Amb governs del PP, són un tretze per cent i amb governs del PSOE són un d'un setanta per cent. Els números són així i no hi ha res més.

I al diputat de VOX, voldria dir-li que l'herència que deixarem els socialistes a la societat és àmplia, però li vaig anomenar només tres: la sanitat pública, el matrimoni igualitari i molts drets per les dones. Només amb això vostè ja hauria de vigilar el que diu també.

I des de la humilitat del nostre grup parlamentari, disposats a treballar, disposats a avançar i posar-nos al costat de les solucions. I demanaríem a tots els grups parlamentaris que se sumin a aquest treball, a aquest avançar tots junts perquè el país s'ho mereix.

I, finalment, jo em quedo amb els tres missatges que ens dona la consellera i que crec que ens hem de gravar tots a foc: vies, trens i governança.

Moltes gràcies.

La presidenta

Moltes gràcies, senyora Candela. I ara, per concloure ja els torns, li correspon a les conselleres per un per un temps de cinc minuts cadascuna d'elles.

La consellera d'Interior i Seguretat Pública (Núria Parlon i Gil)

Molt bé, doncs disculpar si no hem acabat de respondre bé les qüestions vinculades amb l'AP-7. En relació... Comentava també la diputada portaveu de Junts avui a la comissió que quines mesures es duran a terme, especialment per reduir la sinistralitat i també feia referència a les afectacions de les obres del tercer carril. Jo respondré amb les mesures que per a la gestió del trànsit, el Servei Català de Trànsit té sobre la taula i que desplegem.

Per una banda, l'AP-7 serà una zona de control de velocitat en els seus 344 quilòmetres i això serà una de les prioritats que hem de veure si ens ajuda a reduir aquesta sinistralitat que tant ens preocupa. S'han adquirit sis nous carros radar, que es destinaran prioritàriament a l'AP-7 i es mouran en l'AP-7 i per part del cos de Mossos d'Esquadra, des de la comissaria de Mobilitat que està al capdavant la comissària Luis, s'està treballant també en una tasca de controls específics al transport de mercaderies per evitar aquella sinistralitat associada a les sortides de via per manca de descans i s'està fent un control exhaustiu d'aquesta feina, que creiem que és important per reduir la sinistralitat associada als vehicles de transport de mercaderies que, com bé sabem, quan es produeixen aquests incidents, les afectacions d'obres a la via fins a la retirada d'aquests vehicles i tot el que això suposa, doncs, afecta clarament sobre la sinistralitat, malauradament la mortalitat i també sobre les cues que es generen, no?

Tornant a les qüestions que ha apuntat la diputada Llop d'Esquerra Republicana. Jo entenc que és molt difícil entendre aquest «ara s'obre, ara es tanca», però torno a repetir. En tot moment s'ha facilitat la informació d'aquestes decisions, especialment als transportistes. Hi ha reunions amb ells cada dos dies. La informació que jo tinc i li haig de donar per bona, perquè és la informació tècnica que a mi m'estan donant els professionals, és que dintre de la situació que tenim, òbviament l'AP-7 és la via més robusta per a la mobilitat dels vehicles de matèries perilloses i dels vehicles de transport de mercaderies. Però la B-24, com a alternativa, B-24 a Vallirana a mi se'm diu que és segura i, per tant, és l'alternativa de mobilitat que tenim per a aquests vehicles. I com li dic, hi ha una relació habitual i constant en aquest grup de treball per informar-los d'aquesta qüestió.

No m'ha agradat, i li haig de dir, el comentari que ha fet en relació als Mossos d'Esquadra, que no hi eren en el tall. És que no hi són, perquè qui gestiona i així s'ha acordat amb el delegat del Govern, amb els responsables de l'obra en aquest tram afectat, és l'obra, és la direcció de l'obra, que són els que van ser els encarregats... No, és així, són les decisions que s'han pres i són els encarregats de parar aquests dos vehicles que incompleixen. No hi ha deixadesa de funcions ni ningú que no faci la feina. És que en el tros de l'afectació de l'obra estan treballant els responsables de gestionar, en aquest cas, quan es va obrir el carril, amb la

bondat de poder facilitar la mobilitat del transport alternatiu, els que fan aquesta aturada. Per tant, als busos se'ls para i evidentment ho fan els directors de l'obra. I els Mossos d'Esquadra estan fent suport a la xarxa viària i donant informació en diferents punts en relació a les afectacions.

I com que veig que estan molt obsessionats amb l'agenda del director Trapero i amb el director Trapero, doncs, apuntaré que està en la comissió... Està just –espero jo també poder-me incorporar, si així hi ha temps– a la Junta de Seguretat de Santa Coloma de Gramenet.

La consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica (Sílvia Paneque i Sureda)

Sí, gràcies. Algunes respostes a qüestions que s'han reiterat. Efectivament, m'havia quedat per respondre l'àmbit de l'impacte econòmic. En aquests moments tenim per certes quantitats, una d'elles tot el que ha tingut a veure amb aquests 230 busos per reforçar els eixos interurbans. Són 4,1 milions d'euros. És una resolució signada per mi mateixa d'urgència i ratificada pel Govern de dimarts passat i aproximadament uns 600.000 euros/dia de l'aixecada de la barrera del peatge de la C-32. Per tant, són quantitats econòmiques certes en aquest moment. Nosaltres entenem, efectivament, que són recursos que avança la Generalitat, però derivats de situacions produïdes que no són responsabilitat directa. I, per tant, sí que, tal com va dir la consellera Romero, s'està quantificant aquest impacte econòmic per tal de poder-ho traslladar al ministeri.

Vostè em parlava també de garantir la mobilitat. Escolti, des del primer moment. Precisament aquestes quantitats van en bé de, en una situació molt complexa d'aturada i suspensió de tot el sistema, precisament assegurar la mobilitat de les persones, primer i interurbans, també ajudant en el disseny dels plans alternatius de transport i posant a disposició els equips perquè això fos així.

I em preguntava pels diferents nivells de responsabilitats. És a dir, està perfectament definit. El Departament i la Generalitat, el Govern de Catalunya és el titular del servei. I, a més a més, li expresso la voluntat política de què el Govern de Catalunya no és aliè a res del que passi i impacti sobre els catalans

Fitxer 24CISPi28CTH12

i catalanes. Qui és el responsable del manteniment de la infraestructura en aquests moments? Adif. I d'assegurar l'operativa, sí, efectivament. I de la mateixa operativa? L'operador, Renfe. Per tant, diferents nivells de responsabilitat.

Ara, jo li he dit, i això és el que em fa sortir des del primer moment. He utilitzat una frase, si vostè vol, molt col·loquial, de donar la cara: «Res del que passi a Catalunya pot ser aliè al Govern de Catalunya.» I a partir d'aquí, efectivament, exigència i col·laboració. Exigència i col·laboració, les dues coses. I treball conjunt, perquè aquí hi ha diferents nivells de responsabilitat, i des del primer moment ha estat així.

Vostès em dirigien preguntes, igual que el Partit Popular, que aquí els hi faré una resposta conjunta, perquè alguns elements de diagnosi i de receptes, sorprenentment, són similars, o pràcticament els mateixos. Vostè era conscient...? Vostè sabia... I vostès? Perquè, clar, si estem tots dient que la part estructural i l'impacte d'alguns elements, com reitero –les pluges, el canvi climàtic, la manca de manteniment–, es produeixen sobre una infraestructura molt vulnerable que ha estat causa de vint anys de desinversió i de no traspàs... Clar, si un revisa les dades...

Home, a mi m'agradaria que cadascú..., o el to o l'exigència en les responsabilitats estigués mínimament d'acord a allò que un també ha fet quan ha tingut responsabilitats de govern. I sortir ara dient que s'aturi el traspàs per, després de vint anys que es podia haver traspassat i no haver fet res, o el tot o res que ens ha portat al res, o d'altres que tenien inversions executades al 15, al 16 i 17, de 40, 30, 60 milions d'euros... Obra executada i inversió executada d'Adif, segons IDAE; Govern del Partit Popular, 22-23, 177 milions; 262 milions. A Renfe també, parlem de doblar a partir del 22.

Jo, escolti, insisteixo en que a mi m'agradaria sortir d'aquí amb un missatge de «donem respostes a la ciutadania i millorem el sistema de rodalies en el seu conjunt». Ara, que cadascú aguantí també la seva part de responsabilitat. I ho dic perquè, clar, si s'exigeix, que un també faci acte de contrició i pensi que ha fet tot aquest temps quan ha tingut la responsabilitat i quines solucions posa sobre la taula.

Esquerra Republicana. Exigència, efectivament. És així. Crec que això ha estat així des del primer moment, però també és necessari en aquesta transició cap a la governança, no?, i la millora de la governança. La governança des de l'empresa Rodalies de Catalunya, la necessària col·laboració, exigència i col·laboració amb els agents que operen i que operaran durant un temps a Catalunya. Per tant, els ho agraeixo, perquè no em cansaré de dir-ho, perquè és una realitat i una evidència objectiva.

Hi ha qüestions del pla de Rodalies que no tenen res a veure amb el meu exercici com a consellera, sinó que venen del govern anterior, de Pere Aragonès. Vostès van fer una aposta clara; els ho agraim. Entenem el seu grau d'exigència, entenem les crítiques legítimes sobre la gestió de la pròpia crisi, però vull agrair també el treball col·laboratiu i empènyer en el camí de les solucions.

I respecte al Grup Parlamentari Comuns, efectivament, el pla de Rodalies en el seu conjunt, els hem fet partícips a tots els grups, d'aquest resum. Estem acabant de revisar alguns elements del conjunt, eh?, del document. No del pla, del document. I crec que a finals d'aquesta setmana o principis de la següent, com a molt, vostès podran disposar de tot el pla en el seu conjunt. És extens i, per tant, en podrem parlar.

De fet, en aquest acord de país, jo crec que els elements de base que han de servir per al treball conjunt han de ser el pla de rodalies, efectivament; l'estratègia ferroviària, que el govern va treballar i va poder presentar; les propostes, efectivament, del debat monogràfic de Rodalies; de les que vinguin la setmana que ve, també, amb les diferents emocions, i el pla de xoc. Jo crec que són tres elements, tres documents que poden servir de base.

Respecte al diputat de VOX, no és que... Jo crec que li he fet un esment ben directe. La seva recepta respecte als catalans i catalanes és que, en tot cas, tiraran enrere l'empresa Rodalies de Catalunya. Jo no sé quin és el seu missatge exactament de solucions als catalans i catalanes. En qualsevol cas, sí que li dic que estic diametralment oposada a aquesta idea d'anar enrere en l'àmbit del traspàs de Rodalies.

I prenc nota, del diputat de la CUP, dels informes d'execució. Jo crec que en aquest àmbit de treball conjunt podem anar revisant, efectivament, l'execució. Vostè em deia semestralment l'impacte econòmic.

I li dono resposta al tema dels maquinistes. Cent quaranta maquinistes són els que són necessaris per, cada dia al matí, emprendre un servei comercial en condicions de normalitat. Per tant, sis de cent quaranta. Més enllà de la plantilla global, cent quaranta són els que es necessiten per donar un servei normal.

I jo crec que amb això he donat resposta a les diferents qüestions que s'han plantejat.

La presidenta

Moltíssimes gràcies, conselleres. Donaríem per acabada aquesta comissió conjunta d'Interior i Seguretat Pública, i Territori, Acció Climàtica i Habitatge. Agrair el to de tothom i, per tant, també les intervencions, i que tot ha transcorregut amb plena normalitat.

Moltíssimes gràcies a totes i a tots i que tinguin un bon dia.

La sessió s'aixeca a...