

DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

VIII legislatura

Tercer període



Sèrie P - Número 36

Divendres, 16 de novembre de 2007

Ple del Parlament

PRESIDÈNCIA DEL M. H. SR. ERNEST BENACH I PASCUAL

Sessió núm. 24, tercera i darrera reunió

Í N D E X

Moció

subsegüent a la interpellació al Govern sobre les polítiques públiques en matèria de joc
(tram. 302-00060/08) (p. 3)

Moció

subsegüent a la interpellació al Govern sobre la inspecció de treball i la seguretat social
(tram. 302-00062/08) (p. 8)

Proposta de resolució

sobre la gestió de l'aeroport de Barcelona (tram. 250-00351/08) (p. 14)

Proposta de resolució

sobre el nombre de carrils del nou túnel de Vielha (tram. 250-00352/08) (retirada) (p. 19)

Proposta de resolució

sobre els gravíssims problemes que afecten els accessos ferroviaris de rodalia i regionals a Barcelona
i sobre l'assumpció de responsabilitats de la ministra de Foment (tram. 250-00399/08) (p. 25)

Proposta de resolució

sobre el cessament de la ministra de Foment (tram. 250-00403/08) (retirada) (p. 29)

Proposta de resolució

sobre els danys causats per les obres de la línia del tren d'alta velocitat, la determinació de les
responsabilitats, les indemnitzacions a les persones afectades i la dimissió de la ministra de Foment
(tram. 250-00404/08) (retirada) (p. 32)

Proposta de resolució

sobre el cessament de la ministra de Foment (tram. 250-00406/08) (retirada) (p. 34)

Moció

subsegüent a la interpellació al Govern sobre les infraestructures viàries i ferroviàries de l'Estat
a Catalunya (tram. 302-00061/08) (p. 34)

NOTES

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

El DSPC reproduceix només les intervencions orals fetes durant la sessió. La resta de documentació que acompanya la intervenció pot ésser consultada a l'expedient del Ple.

SESSIÓ NÚM. 24.3

La sessió, suspesa ahir, es reprèn a les nou del matí i tres minuts. Presideix el president del Parlament, acompanyat de tots els membres de la Mesa, la qual és assistida per la secretària general i la lletrada Sra. Casas i Gregorio.

Al banc del Govern seuen els consellers de la Vicepresidència, d'Interior, Relacions Institucionals i Participació, d'Economia i Finances, de Governació i Administracions Públiques, de Política Territorial i Obres Públiques, i les conselleres de Justícia i de Treball.

El president

Es reprèn la sessió.

Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre les polítiques públiques en matèria de joc (tram. 302-00060/08)

El catorzè punt de l'ordre del dia és la Moció sobre les polítiques públiques en matèria de joc. Presentada pel Grup Parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula l'il·lustre senyor Jordi Turull.

El Sr. Turull i Negre

Moltes gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, a la interpellació sobre el joc que vam fer en el darrer Ple van quedar clares dues coses: una primera, que el conseller Saura no defensava per re la gestió i els molts canvis efectuats en matèria del joc per l'anterior consellera, ni en el fons ni en la forma, tot i que seure a la mateixa taula ho feia possible, i l'altra, que ara el conseller tenia voluntat, semblava, de mirar de posar algunes correccions en el que havien estat aquestes polítiques expansionistes i de foment del joc. Va dir el conseller, diu: «No n'hi ni una, senyor Turull, ni una sola, de les mesures que ha dit, ni una, que s'hagi pres després del novembre de l'any passat. No només això» –va dir–, «sinó que s'han pres en sentit contrari.» Tot i així, a criteri del nostre grup, no serveix de res dir això que «ho havia fet la que hi havia abans que jo». Mentre no es canviï, vol dir que s'accepta. I això ho dic tant per la intervenció del conseller com també per algun altre grup que va dir: «Això no va ser del tripartit, sinó que va ser del bipartit.»

Tot i això, per contextualitzar aquesta moció, deuen haver observat vostès que, malgrat tot el que es va posar en evidència, «en entredit», en la mateixa interpellació, la moció resultant és del tot positiva i, sobretot, està orientada perquè entre tots, i de manera consensuada, puguem determinar i explorar i acordar mesures i orientacions generals sobre com afrontar els grans reptes que en aquesta matèria tenim plantejats i, sobretot, els que, a mesura que vagi passant el temps, es vagin plantejant.

I tot i això, i sense menystenir les funcions pròpies del Govern, volem que hi hagi un compromís dels grups parlamentaris –el nostre el primer– de no tenir una actitud purament contemplativa o una actitud purament reactiva del que es vagi fent o del que vagi passant i suc-

ceint, sinó que tinguem un paper de màxima coresponsabilitat i consens en les línies i orientacions generals.

Què proposem, entrant en el detall de la moció? Primer, considerar la necessitat de crear un grup de treball en el Parlament sobre aquesta matèria. Els canvis tecnològics tan ràpids, tan profunds, i en espais de temps tan curts, tenen moltes derivades en matèria del joc; que no vol dir que totes hagin de ser negatives, sinó que vol dir noves situacions, noves dinàmiques, nous sectors afectats. Ara es fa més necessari que mai, no és un tema menor. Segurament és un tema molt anònim, però no és un tema molt menor.

La segona proposta: hi ha un tema que clama al cel i, si em permet, urgeix, i és el de les apostes, la seva alegalitat i les seves derivades. Hi ha una cosa que sí que podem fer, i és que, si som conscients d'aquesta combinació que es pot produir d'apostes, internet, persones menors d'edat plenament avesades a les noves tecnologies, això comporta molts riscos i cal que, almenys pel que fa a publicitat i a difusió, deixi de passar, com passa ara, que amb l'excusa de l'alegalitat totes les empreses que s'hi dediquen, moltes d'elles a milers de quilòmetres d'aquí, puguin campar i ho puguin fer tant com vulguin. I urgeix, i s'hi havia treballat; però, a diferència d'altres coses en què es va córrer molt, aquesta es va deixar en un calaix. I urgeix començar, justament, pels mitjans de comunicació de la Generalitat de Catalunya: de TV3, de Catalunya Ràdio, etcètera. I aquí el CAC pot tenir un paper molt important.

Tercera proposta: la derogació del decret pel qual es crea el Binjocs. I això és per una qüestió de concepte: no pot ser que la màquina més agressiva, més atractiva del joc, la impulsi, la posi al mercat la mateixa Generalitat de Catalunya. No pot ser, hi insisteixo, per un tema de concepte; de concepte sobre els límits de l'acció pública directa de l'Administració de la Generalitat.

En quart lloc, què proposem? I és que en el marc del grup de treball disposem d'un estudi actualitzat, fet per experts, coordinat des de l'àmbit de la salut pública, per la unitat especialitzada en aquesta matèria, i que amb major coneixement de causa puguem plantejar solucions o mesures, línies generals, en el futur, d'allà on cal posar més l'accent.

I en cinquè lloc, el que proposem..., es tracta de veure què és el que podem fer i regular nosaltres des d'aquí, i fer-ho des de Catalunya, no esperar que ens ho facin tot o ens ho determinin tot des d'un altre lloc; aprofitar al màxim les competències exclusives que ens dona el nou Estatut, no només en matèria de joc, sinó en totes aquelles derivades que té el joc: menors, publicitat, fiscalitat, etcètera. Per exemple, insistir que, en totes les operacions d'apostes que es realitzin des de Catalunya, la tributació d'aquestes quedi a Catalunya i que no perdem nous llençols en aquesta bugada. És a dir, tot allò que depèn de nosaltres, regular-ho, i allò que no depèn de nosaltres, proposar-ho.

I aquí, una vegada més, oferim tota la nostra predisposició al consens. Ho vam fer la passada legislatura, ho oferim de nou aquesta; ho vaig dir a la interpellació i ho reitero ara. Aquest és el sentit de la moció, de cadascun dels punts: treball en conjunt en seu parla-

mentària, per poder fer front a un tema molt sensible, molt anònim, que segurament, pel tema de les noves tecnologies, cada vegada ho serà més, i, sobretot, que té moltes i moltes derivades; derivades i riscos respecte dels quals nosaltres no podem ni ignorar-los ni mirar cap a un altre cantó.

És aquest el sentit de la nostra moció. Ens agradaria que hi poguessin donar suport. Tota la nostra predisposició a aquest treball conjunt, a aquest consens, en les línies generals pel que fa al joc i, sobretot, en el tema de les apostes.

Moltes gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

No s'han presentat esmenes; per tant, passem directament al posicionament dels grups. En nom del Grup Socialistes, té la paraula l'il·lustre senyor Joan Ferran.

El Sr. Ferran i Serafini

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, molt bon dia. Senyor Turull, li he de confessar que quan ens van fer aquesta interpellació i la moció subsegüent, doncs, la veritat, ens va sorprendre. Li diré..., especialment per tres raons.

Miri, la primera, perquè en els temes del joc nosaltres pensàvem que el seu grup tindria un llarg silenci al llarg de la història, perquè ja els jutges en el seu dia van demostrar quines relacions hi havien entre Convergència i Unió i alguns afers, com l'afer Casinos. Però, vaja, això és aigua passada, i no tenim ganes de mirar cap endarrere. (*Remor de veus.*) Veig que s'animen, de bon matí. Molt bé.

Segona, perquè jo a vostè sempre l'he considerat un diputat –també per la professió que té– ben informat i, per tant, que prepara amb molta cura les seves intervencions, i jo crec que aquesta vegada o no l'han informat bé o hi han alguns altres interessos respecte d'aquests temes del joc, perquè les coses que vostè ens va dir aquí, escolti, perdoni que li ho digui, no s'aguanten.

I tercera, perquè no és cert que el conseller Saura no defensés la intervenció de l'anterior Govern catalanista i d'esquerres, precisament perquè el senyor Saura no va tenir temps i es va dedicar, en concret, a defensar la gestió que li pertocava d'ell com a conseller. Però jo sí que tinc temps; perquè vostè va dir tot un seguit de coses que no es corresponen i que convé que les aclarim molt bé aquí.

Miri, l'etapa més brillant de gestió en els temes del joc que hi ha hagut a Catalunya des de la restauració de la democràcia, ha estat l'etapa que han presidit la senyora Tura i el senyor Xavier Guitart. I em dirà: «Home, això és fer volar coloms.» No, no, no, li diré específicament el perquè i com.

Primera. Vostè ens deia: «Vostès han liberalitzat el joc de tal manera que permeten que la gent vagi als bingos a dinar al migdia, perquè els bingos els estan potenciant...» Està mal informat, senyor Turull. Els bingos estan contingentats. N'hi han setanta-cinc, n'hi havien

contingentats setanta-cinc. Sap quants han plegat, ja? Una vintena. Està en creixement el joc, o està en decreixement? Està en decreixement, senyor Turull. I precisament els bingos estan en una situació problemàtica des del punt de vista laboral i des del punt de vista de com es fa negoci. Per tant, primer punt que vostè va plantejar en la seva interpellació que cau, simplement, per un tema quantitatiu.

Segona. La implantació del model anomenat Binjocs es va sotmetre a informació pública; s'hi incorpora a proposta de la Comissió Jurídica Assessora –o és que vostè no creu en la Comissió Jurídica Assessora?–, i, per tant, va tenir totes les garanties que vostè vulgui tenir, les va tenir.

Segon tema. Es van concebre, en aquesta etapa que vostè ha criticat tant, les sales de joc com a activitats econòmiques més transparents en el seu funcionament, com no ho havien estat mai, i més modernes en la seva tecnologia. I també en aquesta etapa que vostè ha criticat tant, s'ha oblidat de dir –perquè vostè no ha parlat dels casinos, curiosament, no sé per què– que hi havia un accés controlat al que s'anomena «la sala americana», que fins aleshores era de lliure accés i, des que la senyor Tura i el senyor Xavier Guitart es dediquen a la gestió, aquestes sales estan controlades.

Sap vostè que en l'etapa de la senyora Tura i del senyor Xavier Guitart es congela totalment el nombre d'augment de ludopaties? Sap vostè que mai en la història d'aquests darrers anys s'havia controlat tant l'accés a aquestes sales? Sap vostè que mai en la història d'aquests darrers anys hi havia hagut una col·laboració tan estreta amb les associacions que lluiten contra les ludopaties i s'havien esmerçat tants diners com aquests darrers anys en les associacions que lluiten contra les ludopaties?

Per això, li deia, senyor Turull, que vostè estava mal informat o que algú li havia fet els papers amb mala intenció. Hi han programes de col·laboració amb el Departament de Salut; s'ha treballat amb una consultoria que està ubicada a Holanda, i la Universitat Pompeu Fabra fa conèixer els seus documents i els seus treballs sobre el que és el joc responsable.

Hi han moltes més coses a explicar, eh?, senyor Turull. Miri, l'anomenat «decret de prohibits» va permetre informatitzar el registre i actualitzar-lo constantment, a més de facilitar el tràmit a totes les persones amb problemes, sense que fos imprescindible la participació dels familiars. És a dir que avui, quan una persona està, en el millor sentit de la paraula, «fitxada» i s'acosta a una sala de joc, no la deixen entrar si és ludòpata. Ho sap? I això no ho van fer vostès. Li acabo d'explicar això de la sala americana, li acaba d'explicar això del registre perquè, quan vostès governaven, això no estava actualitzat, senyor Turull. Amb la senyora Tura estava actualitzat, i ara el Govern continua aquesta feina d'una manera brillant i eficient.

Totes les modificacions que es van fer, totes, durant aquesta etapa, s'han fet amb el consens de la Mesa Tècnica del Joc, que es va constituir per primera vegada a la passada legislatura i va possibilitar que la política del joc del Departament d'Interior fos oberta, fos trans-

parent, fos coneguda per tots i no hi hagués conflicte entre els professionals i els industrials, cosa que quan vostès...

El president

Senyor diputat...

El Sr. Ferran i Serafini

...governaven –perdoni que li ho digui, senyor Turull– era una guerra de grups enfrontats, sense que l'Administració fos capaç de posar-hi ordre, perquè formava part d'una de les bandes i hi tenia els seus interessos. (*Remor de veus.*)

Gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

Senyor Turull, intueixo que vol demanar la paraula, o...? No, no, si ha de demanar la paraula, si hi ha alguna qüestió, o la demanarà després... Vostè no té esmenes per posicionar-se; per tant... I exactament deuria ser per...

El Sr. Turull i Negre

Per contradiccions, senyor president, i per una al·lusió...

El president

Té un minut, senyor Turull. Endavant.

El Sr. Turull i Negre

Sí. Senyor Ferran, el que hauria de mantenir un llarg silenci en matèria del joc, jo crec..., i em pensava que seria vostè, perquè el seu canvi en aquesta matèria ha estat més veloç que les noves tecnologies, que és el que ens toca en matèria del joc. O ja no se'n recorda, de tot el que vostè deia, que deia que era una vergonya que el mes d'agost es treballés en matèria del joc?, i vostè permet els grans canvis que s'han fet, aprofitant que aquest Parlament era dissolt.

I la contradicció... –això era per les al·lusions del que s'ha referit–, i les contradiccions són perquè es van fer amb tant consens tots els canvis, que totes les associacions han impugnat tots aquests decrets a què vostè feia referència.

Moltes gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

(*El Sr. Ferran i Serafini demana per parlar.*)

El president

Senyor Ferran.

El Sr. Ferran i Serafini

Senyor president, el senyor Turull porta plom a l'ala, perquè sap precisament que després de la seva intervenció la major part dels industrials del joc d'aquest país estan molestos, perquè volen treball seriós, com el que feien la senyora Tura i el senyor Guitart i ara fa

el conseller Saura, i no enfrontaments com els que ens planteja el senyor Turull.

Moltes gràcies, senyor president.

El president

Senyora Gomà, té la paraula en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya.

La Sra. Gomà i Pons

Gràcies, president. Bon dia, senyors diputats, senyores diputades. Miri, nosaltres li exposarem els motius pels quals rebutjarem la moció que ens presenten.

En el primer punt de la moció ens insten a la constitució d'un grup de treball. Nosaltres creiem, doncs, que la constitució d'aquest grup de treball no és necessària, perquè en aquest moment el departament ja ha creat una unitat de suport a la Direcció General del Joc, l'anomenat Observatori del Joc, i aquest serà l'encarregat, doncs, de definir les estratègies en matèria de política del joc i de desenvolupament del joc, a més d'esdevenir, creiem, un referent tècnic per a les institucions i les entitats que treballen en aquest camp. Per tant, considerem que les polítiques del joc ja estan dotades de tots els recursos humans i tècnics necessaris per desenvolupar les polítiques públiques del joc i espectacles.

En segon lloc, en allò que fa referència a una normativa específica per publicitar els jocs i les apostes, dir-li que en aquest sentit ja s'està complint la normativa legal vigent, perquè no hi ha cap norma –ni l'Estatut d'autonomia, ni la Llei de comunicació de l'audiovisual– on s'estableixi una necessitat d'autorització preceptiva prèvia per publicitar jocs o apostes, com tampoc no hi ha cap norma on s'estableixi la prohibició d'aquestes emissions publicitàries. A més, vostè coincidirà amb mi que molts mitjans de comunicació excedeixen de l'àmbit territorial de Catalunya; per tant, si fem una normativa aplicant el principi de territorialitat, obligatori, que comporten les normes catalanes, molts d'aquests mitjans escaparien de la seva aplicació, i en sortirien perjudicats, doncs, els mitjans nacionals, en detriment d'aquells que no ho són i operen al territori de Catalunya.

Respecte de l'anomenada loteria Binjocs, dir-li que nosaltres coincidim en determinats aspectes que vostè ha plantejat, i matisar-li i recordar a aquesta cambra que el decret d'aprovació de Binjocs no va ser del tripartit, sinó que va ser del bipartit, del PSC i Iniciativa, quan Esquerra ja havia estat expulsada del Govern.

Certament, aquell procediment no va ser un manual de bones maneres o de bones pràctiques administratives, i per aquest motiu és objecte del contenciós administratiu. Per tant, nosaltres creiem que hem de restar sotmesos al pronunciament judicial i, quan aquest s'efectuï, doncs, podrem fer una valoració segons les conseqüències que se'n puguin derivar, d'aquest procediment judicial. Mentrestant, creiem que no ens pertoca, doncs, fer una consideració prèvia.

En allò que es refereix a l'informe sobre les repercussions del joc en l'addicció, comentar-li, doncs, que, ja, el Departament d'Interior i el Departament de Salut han

signat un acord interdepartamental per engegar projectes sobre el joc responsable. Acord que, entre altres mesures, comprèn la de crear una comissió conjunta per impulsar accions concretes en aquest àmbit. A més, el departament ha elaborat un pla, s'anomena el Pla del joc patològic, per elaborar un estudi en el sentit que vostè demana, i a més a més s'han incorporat o s'han creat ja nou unitats d'intervenció terapèutica per a problemes de joc patològic.

I per últim, davant la demanda d'una normativa de joc *online*, doncs, advertir –i tots els grups de la cambra en som conscients– de la dificultat que implica la regulació del joc *online*, perquè sobrepassa absolutament els límits territorials en què la Generalitat és competent per poder, doncs, normar. Creiem que, tal com defensa el seu grup parlamentari a Madrid, el més adient és impulsar una directiva en el si de la Unió Europea.

Gràcies.

El vicepresident primer

Gràcies, senyora diputada. Pel Grup Popular, la senyora Montserrat Nebrera té la paraula.

La Sra. Nebrera González

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, bé, sobre la qüestió del joc en general, el nostre grup parlamentari ja havia presentat en diverses ocasions propostes que se semblen, en certa mesura, a les que avui planteja el Grup de Convergència i Unió. De fet, sobre el joc, igual que respecte d'altres activitats humanes que es poden utilitzar o que es poden realitzar de manera lliure, però que generen alguna mena de condició perniciosa, hi ha tot un debat obert. S'ha de regular o no s'ha de regular? S'ha de gravar fiscalment? No s'ha de gravar? Quina publicitat es pot fer?

Molt probablement, una de les propostes que fa el Grup Parlamentari de Convergència i Unió, que té a veure, en general, amb les conseqüències de tot això per a la veritable llibertat humana, s'haurien de tenir en compte pels grups que donen suport al Govern. S'ha dit que aquí hi juguen interessos de diversa mena. És evident que juguen interessos de diversa mena i que, segons on estigui el poder o no estigui, s'hi dóna resposta d'una manera o d'una altra. M'ha semblat entendre, pel que ha dit el senyor Ferran, que amb la senyora Tura el els bingos han deixat de tenir la potència econòmica que tenien. Espero que no estigui dient que ha actuat perquè aquesta activitat econòmica es produís d'una manera més minvada i que ara utilitzen el Binjocs per donar-li alguna mena de contraprestació.

Recordin que està dit, no solament per la Unitat de joc patològic, ja constituïda a la Vall d'Hebron, sinó en general per totes les persones que es dediquen a l'estudi de les patologies del joc, que aquest joc de Binjocs no és una mera activitat de lleure, no és com les màquines escurabutxaques que pugui haver-hi als bars. Es tracta d'un joc d'atzar dur que introdueix a dins dels bingos una mena de casinos. I que, per tant, si vostès tenen la voluntat d'apaivagar l'efecte de ludopatia, que aquest tipus d'activitat pot generar en les persones, haurien de tenir molt en compte que la comissió jurídica assessora

no és l'única que està capacitada per fer un estudi sobre aquest tipus de repercussió.

Des d'aquesta perspectiva, el nostre grup parlamentari entén que, malgrat la crítica que es pogués fer a Convergència i Unió per la seva etapa i que aleshores els interessos semblava que eren diferents, s'hauria de donar suport a cadascuna de les propostes que s'incorporen a la seva moció, sobretot en el que fa referència a la publicitat que es pugui fer des de mitjans de comunicació públics. S'imagina que, en aquest moment, en féssim, de publicitat sobre el tabac, en els mitjans de comunicació públics? Ja n'hi ha als mitjans de comunicació privats, però en els mitjans de comunicació públics, nosaltres faríem publicitat sobre la beguda alcohòlica? O sobre el tabac? Perquè, no els sembla que d'acord amb les recomanacions que ha fet el mateix Consell de l'Audiovisual s'hauria de tenir en compte que propiciar una activitat com aquesta, tot i que sigui absolutament lliure i que la facin persones majors d'edat, potser hauria de ser objecte d'alguna reserva?

Entenem, per tant, que en el que fa referència a instar i a aprovar una normativa específica sobre aquesta publicitat hi haurien d'estar d'acord.

Derogar el decret. Escolti, el fet que el Govern de la Generalitat hagi de regular i gestionar la major empresa –el sector públic– que hi ha a Catalunya, no els dóna dret a fer negoci des de la Generalitat, des del Govern de la Generalitat. Què és això que l'Estat –en aquest cas aquest tros de l'Estat que és la Generalitat de Catalunya– faci el propi negoci amb el joc? Com s'explicaria...? Vostès pensen que la gent, els ciutadans de Catalunya saben que és la Generalitat la que fa, més enllà de la Loto –que surt als anuncis a TV3 o a Catalunya Ràdio–, negoci de tot això?

S'imaginem el que vol dir això? Fer negoci del Binjocs, d'un tipus d'aposta que es pot fer fins i tot connectant casinos, connectant bingos? Que fins i tot més enllà del territori de Catalunya es podria fer? Amb un tipus d'aposta que és cada vegada més gran, que pot arribar a un premi de trenta mil euros? Saben què vol dir això? Doncs, vol dir, això, que el Govern de la Generalitat de Catalunya ha decidit constituir-se en el més gran, en el principal, en el millor casino de tot Catalunya.

Des d'aquesta perspectiva, les cinc propostes, no solament són de rebut, no solament haurien de ser enteses com a benintencionades, malgrat que sigui el grup parlamentari que les faci, sinó que no fer-se'n ressò i no acceptar-les em sembla que demostra quina és la voluntat de propiciar la veritable llibertat de les persones que tenen els grups que donen suport al Govern, catalanistes i d'esquerres.

Moltes gràcies, senyores i senyors diputats, senyor president.

El vicepresident primer

Gràcies, senyora diputada. Pel Grup d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, té la paraula el senyor Jaume Bosch.

El Sr. Bosch i Mestres

Gràcies, president. Bé, el senyor Turull ens ha plantejat la moció dient que era en positiu i que buscava el consens. Jo crec que, de totes maneres, quan es busca el consens es nota i quan no es busca el consens també es nota. I clar, dir que es busca el consens, després d'una intervenció en què es va acusar el Govern de construir una farsa política amb relació a la política del joc, no acaba de lligar. Sincerament, jo crec que la possibilitat de buscar el consens amb una moció ha de ser coherent amb la intervenció, quan es fa la interpellació al conseller.

Per tant, nosaltres no votarem la moció. Però, en tot cas, dues qüestions prèvies que em semblen òbvies. Una, el sistema del joc a Catalunya va ser construït fonamentalment en l'època de Govern de Convergència i Unió, em sembla una obvietat. Segon, el conseller Saura, com el meu grup parlamentari, és coresponsable de tota l'acció de govern. Una altra cosa és que el conseller Saura quan ve aquí explica el que està fent ara en el seu departament, com és lògic i com és normal.

Amb relació a la moció, breument. En el primer punt, amb relació al grup de treball, nosaltres creiem que hem anat ja molt més lluny. L'agost del 2007 –d'aquest any–, amb el Decret d'estructuració del Departament d'Interior es va crear l'Observatori del Joc, que planteja la definició d'estratègies i que serà el referent tècnic per a les entitats que treballen en aquest camp. És molt més ambiciós i efectiu això que un grup de treball i, a més a més, té una concreció ja en els pressupostos del 2008.

La publicitat en els mitjans és un problema, és cert. Tot i que, com deia la diputada d'Esquerra Republicana, aquí se superposa el problema de la incidència dels mitjans de comunicació estatals. Coincidim en què el paper del CAC ha de ser fonamental. Precisament per això, la Direcció General del Joc ja ha iniciat converses amb el CAC per abordar aquesta qüestió.

Tercera qüestió, la qüestió dels Binjocs. S'ha dit que hi ha diversos recursos contenciosos administratius, cal esperar la resolució judicial. Però també el conseller va explicar que s'han introduït canvis a partir de les consideracions que diverses associacions havien introduït. I, en aquest sentit, s'han introduït modificacions amb relació al temps entre partides, al percentatge de premis, al límit de diners a obtenir, al límit dels diners que es poden jugar i al disseny de les pantalles.

El conseller Saura els... *(per raons tècniques no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de l'orador)*...expressant la conformitat amb les modificacions acordades i felicitant el departament pel acord i la rapidesa a concretar-los.

Informe sobre efectes de l'addicció del joc. A l'octubre hi ha hagut un acord entre el Departament d'Interior i el de Salut per endegar el projecte «Joc responsable». Està ja en els pressupostos del 2008.

I s'ha tirat endavant pel Departament de Salut el Pla de reordenació del joc patològic i altres conductes additives, amb nou unitats d'intervenció terapèutica, una de

les quals és la que vostès fan referència que està a la unitat de Bellvitge.

I amb relació a la regulació dels jocs d'apostes. El joc no presencial, és veritat, trenca el principi de territorialitat. En aquest sentit, cal recordar, com va fer el conseller, la proposta aprovada en el Senat a partir d'una proposta del PSOE, de Convergència i Unió i de l'Entesa catalana, que planteja la necessitat d'una directiva europea que reguli el joc amb apostes per Internet. I l'esmena de la mateixa Convergència i Unió a la Llei de mesures d'impuls a la societat de la informació, en què es planteja que el Govern central, prèvia consulta a les comunitats autònomes, reguli el joc per mitjans electrònics d'acord amb el dret comunitari.

Ens sembla, doncs, que estem fent una política del joc coherent, que aposta pel joc responsable. I, en aquest sentit, ens sembla innecessari votar la moció, que, per altra banda, parteix d'una interpellació que no buscava el consens.

El president

Senyor José Domingo, en nom del Grup Mixt, té la paraula.

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. Ilustres diputados, ilustres diputadas, hoy el tema que se plantea, el tema del juego, gracias a la moción que plantea el Grupo de Convergència i Unió, viene a reflejar dos aspectos clarísimos i que tienen una implicación directa en el orden político. Uno es el comportamiento ético a veces de la acción política, y el de la financiación. Es decir, son dos temas que a nuestro grupo especialmente nos preocupan en principio, porque cuando surgimos, y así lo dijimos –esperemos haber conseguido algo–, tratábamos de revitalizar el componente ético dentro de la opción política.

La necesidad de que política y ética no sean incompatibles hace que..., el hecho que se necesiten administraciones solventes... Y ayer mismo teníamos ocasión de comprobarlo en el debate de presupuestos y en el debate de medidas de financiación y finanzas: se señala que, evidentemente, existe una responsabilidad en los ingresos públicos y es necesario mantener una determinada política de servicios pero, desde luego, no a cualquier coste; es decir, el ingreso de la Administración no debe hacerse a cualquier coste. Una administración eficaz requiere de fuentes de ingreso suficiente, pero no deben buscarse a cualquier precio.

El núcleo de la cuestión que aquí se ha planteado, y se ha planteado por diversos grupos, es las relaciones turbulentas que determinados partidos políticos, aquí representados, han tenido entre el juego y la financiación irregular en el pasado; en el pasado o en el presente, porque aquí habría que recurrir al Evangelio y «quien esté libre de culpa que tire la primera piedra.»

Pero, en todo caso –en todo caso–, no nos parece de recibo lo que se ha planteado aquí por parte del *conseller*, de Joan Saura, en la anterior interpellación, cuando él no se sentía responsable de la acción de gobierno –de

su Gobierno— y, en concreto, de la acción de la *consellera de Justícia*.

En todo caso y posicionándonos ya directamente en relación con la moción concreta planteada por el Grupo de Convergència i Unió, apoyaremos la moción en todos sus puntos. Y la apoyaremos en todos sus puntos porque entendemos pertinente la creación de un grupo de trabajo que debata el tema de cuál debe ser la política pública en tema del juego.

Apoyaremos sus puntos porque entendemos que es conveniente que se apruebe una normativa específica que regule la publicidad de los juegos y apuestas y elabore un informe sobre los efectos de la adicción del juego. Y, especialmente, apoyaremos el punto que hace referencia a la derogación del Decreto 365/2006, sobre la lotería Binjocs.

Hemos sabido aquí que el Grupo Esquerra Republicana no se hace copartícipe del decreto que en su día dictó el Gobierno, en el que no estaba presente. Bien, sùmese al acuerdo en este punto, puesto que, desde luego, el posicionamiento político no tiene nada que ver con el posicionamiento judicial. Si está en contra del decreto apoye la propuesta del Grupo de Convergència i Unió, en la medida que consideraremos, en este caso, una posición acertada. Y, ¿por qué? Porque nos parece inaceptable este decreto en el que existe un nuevo tipo de lotería.

Vean ustedes la definición del juego: «Es un nuevo tipo de máquina híbrida, mezcla de lotería y tragaperras, con una estética demasiado..., o destinada a atraer nuevos jugadores y con apuestas variables que van de veinte céntimos a un euro.» Evidentemente está destinado a facilitar el juego en su máxima expresión y que no se escape, por decirlo de alguna manera, ni un céntimo.

No sólo no nos gusta la filosofía del juego, sino que además la indeterminación del decreto es escandalosa. Se permite la posibilidad de desarrollar nuevas variantes de este tipo de juegos, a propuesta de la entidad autónoma de juegos y apuestas de la Generalitat, dejando a su criterio el funcionamiento, características, precio y premios de futuros sorteos Binjocs. Es decir, una clara indeterminación, un cheque en blanco.

No se especifica ningún tipo de limitación. Los beneficios, desde luego, son o prometen ser sustanciosos, como se deduce del reparto de comisiones con la entidad colaboradora. A la vista de las previsiones, nueve millones o más de nueve millones de euros brutos cada año de ejecución del contrato. Los contratos con las concesionarias, absolutamente abiertos, y en los que no se establece ningún tipo de marco. Vamos, un dechado de perfección.

Con ese decreto, comprenderán que nuestro grupo no pueda manifestar nada más que solicitarle al Gobierno que proceda a su derogación. Que no lo hagan los tribunales, anticipéense. Desde luego harán un buen servicio a este país.

Muchas gracias, señor presidente.

El president

Cridarem a votació.

(Pausa llarga.)

Procedirem, doncs, a la votació d'aquesta Moció sobre les polítiques públiques en matèria de joc.

Comença la votació.

Aquesta moció ha estat rebutjada per 58 vots a favor, 67 vots en contra.

Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre la inspecció de treball i la seguretat social (tram. 302-00062/08)

El quinzè punt de l'ordre del dia és la Moció sobre la inspecció de treball i la seguretat social, presentada pel Grup Mixt. Té la paraula l'il·lustre senyor José Domingo.

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. Honorables *consellers*, ilustres diputados y diputadas, el espíritu que preside la moción que se trae a debate aquí hoy es hacer posible lo que manifestó la *consellera* en su intervención con motivo de la interpelación que hizo nuestro grupo parlamentario en relación con la situación de la Inspección de Trabajo en Cataluña.

¿Por qué decimos que tratamos de hacer posible la voluntad de la *consellera*? Allí se manifestó clarísimamente que se estaba a favor de una inspección de trabajo generalista, que cumpliera su cometido funcional, es decir, su doble cometido funcional, y en un acto único; es decir, que cuando la inspección acude a realizar sus tareas de inspección pueda realizar funcionalmente sus actividades para la Administración autonómica y para la Administración del Estado en materia de inmigración y para la Seguridad Social en materia de control de la normativa de seguridad social.

En definitiva, estamos de acuerdo, y el acuerdo estratégico así lo establece, en mantener el carácter nacional y único del Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social y del Cuerpo de Subinspectores de Empleo y Seguridad Social. Estamos de acuerdo en mantener una inspección de trabajo y seguridad social integrada y generalista, que preste servicio tanto a la Administración autonómica del Estado, de la seguridad social, como a la propia Administración de la Generalitat.

Y, al mismo tiempo, estaremos de acuerdo en que ahora mismo la situación de la inspección de trabajo necesita de un refuerzo de características humanas, es decir, más inspectores, más subinspectores, y, además, una dotación de medios materiales.

En esos puntos creo que, de la intervención de la *consellera* y de nuestra intervención, entendemos que hay una voluntad de consenso. Por eso no entenderíamos que los puntos 1, 2 y 3 de nuestra moción no fueran

apoyados, puesto que vienen a reflejar las palabras de la propia *consellera*.

El problema radica en el modelo organizativo. Es decir, ¿debe tener una dependencia orgánica de la comunidad autónoma o del Estado la inspección de trabajo? Aquí lo que se viene a plantear, dado que se ha iniciado el proceso de transferencias –el acuerdo de la comisión bilateral así lo manifestó y existen en estos momentos negociaciones para establecer el traspaso de la inspección de trabajo y seguridad social a la Generalitat–, es definir qué modelo queremos.

Y lean la literalidad del punto 3, porque lo que decimos aquí es sencillamente lo siguiente. Dado que se ha creado un grupo de trabajo por parte de la *conselleria* para evaluar la situación de la inspección y proceder, además, a controlar, a estudiar las distintas posibilidades que ofrece el traspaso, decimos que se valore –se valore– la posibilidad de crear la figura del consorcio de la agencia de inspección de trabajo y seguridad social, que estaría integrado por la Administración general del Estado, la Administración de la seguridad social y de las comunidades autónomas.

Decimos exclusivamente que este grupo de trabajo estudie esta posibilidad; ni siquiera imponemos esta decisión al Gobierno; no proponemos que el Parlamento imponga esta decisión al Gobierno. Sí, únicamente, que se estudie. Desde luego, si ya de entrada se rechaza el estudio de esta posibilidad, demostrará que la voluntad del grupo de trabajo está predeterminada, está predirigida y no tiene en modo alguno voluntad de valorar las mejores ofertas, la mejor propuesta en esta materia.

Y decimos y todos coincidimos en que es necesario, de acuerdo con el Convenio 81 de la Organización Internacional del Trabajo, que, siempre que sea compatible con la práctica administrativa del miembro –en este caso, de España–, la inspección de trabajo deberá estar bajo la vigilancia y el control de una autoridad central.

Es lo que solicitamos, que no se produzca el fraccionamiento de la inspección de trabajo en diecisiete inspecciones de trabajo que la harán inviable. Y para eso proponemos una cogestión de la inspección de trabajo, tanto de la Administración del Estado, de la seguridad social y de las administraciones autonómicas.

No me cabe la menor duda que esa es la voluntad de la *consellera*, y no me cabe la menor duda, además, que esa es la voluntad del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, y no me cabe la menor duda de que la oferta que se plantea hoy aquí es la mejor para la inspección, para la seguridad de los trabajadores y, en definitiva, para el progreso de este país.

Muchas gracias.

El vicepresident primer

Gràcies, senyor diputat. Han presentat esmenes. Pel Grup Popular, té la paraula el senyor Rafael Luna.

El Sr. Luna i Vivas

Moltes gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, jo tractaré, en el curt temps dels deu minuts que em corresponen, de fer...

El vicepresident primer

Cinc.

El Sr. Luna i Vivas

...tres comentaris. Un, referent a la interpellació...

El vicepresident primer

Són cinc, senyor Luna. Perdoni la interrupció. Són cinc.

El Sr. Luna i Vivas

Cinc? Molt bé. A falta de... Ho faré el més ràpid possible, doncs. Amb tres qüestions bàsiques: una, la interpellació; una altra, pel que fa al posicionament al text de la moció, i, una altra, la defensa de la nostra esmena.

Queda molt clar que a la interpellació del senyor Domingo el que es persegueix, clar i concís, realment, és una mesura preventiva perquè el que és el cos i la unitat d'inspectors de treball continue depenent del que és l'Estat. I, realment, d'aquesta interpellació s'arriba a una conclusió clara i concisa: que la voluntat de la consellera és la voluntat realment d'articular l'article 170 del desenvolupament de l'Estatut, quant que comporta una competència plena de la Generalitat quant a aquest aspecte.

Jo vull recordar que hi ha un recurs al Tribunal Constitucional, en el qual ve a parlar realment que l'adscripció orgànica i funcional dels inspectors de treball a la Generalitat, si es fes aquest cas, provocaria..., del que fins ara ha sigut un cos nacional d'inspecció de treball conjunt, així com també ocasionaria un desequilibri quant als empresaris.

I, referent a això, vull manifestar que ja tenim unes proves evidents del que passa a Catalunya, no?, que les polítiques d'aquest Govern tripartit han comportat que avui moltes empreses estiguen deslocalitzades i moltes empreses avui aposten per unes altres comunitats autònomes que són més atractives. Per tant, no creem més lleis i no creem més situacions que vinguin a perjudicar realment aquesta situació de les empreses.

Per tant, el motiu que tenia de sospita el senyor Domingo jo penso que, per molt que ell haja dit, en aquest moment ha quedat clar i concís. La voluntat, quina és la del Govern, no?, la del Govern, és aquesta competència única, total i absoluta del cos d'inspectors a la Generalitat de Catalunya.

Per tant, nosaltres, en primer lloc, creiem que, amb aquesta moció –que és aquest l'esperit que té–, hi estem d'acord, perquè del que es tracta d'alguna manera és de previndre que això pugui ocórrer.

I nosaltres també al que volem anar és més enllà; és més enllà dient que nos falta en aquesta moció un aspecte

que vingui a tancar d'alguna manera aquesta mesura previsorament amb un instrument jurídic que ho pugui fer.

Miri, des de 1962 hi ha una llei ordenadora, i la llei, concretament, de 1997 és la que ve a resumir dos qüestions prèvies en aquest aspecte: primer, ajustar-se al que és el model constitucional, i, segon, integrar d'una forma activa i conjunta les comunitats autònomes.

I per això aquesta mateixa Llei 43/1997 –per cert, llei aprovada per unanimitat de tot el Congrés dels Diputats, amb totes les esmenes, cadascuna, que havien presentat tots els grups parlamentaris, concretament cent setanta i escaig– és una llei de consens, però és una llei que també marca dos instruments importants per portar a terme aquest mecanisme de coordinació. Parla aquesta llei i dóna com a instruments el que és la Conferència Sectorial d'Assumptes Laborals i les comissions territorials. Casualitat.

I, parlant d'aquestes comissions territorials, han de funcionar bé, no? Perquè vostè mateixa, senyora consellera, a la seua interpellació va dir textualment que «cada vegada són» –a Catalunya, referint-se a Catalunya– «més eficaços». Per tant, si són més eficaços i això funciona i això va bé, jo no sé quin motiu té l'esperit realment final de poder canviar aquest tema. Amb la «salvetat» que això tinga a veure realment amb un debat estatutari i amb una justificació en aquest sentit.

Per tant, la nostra esmena va encaminada realment a això, al compliment d'aquesta llei, que és una llei que ha funcionat, que ha tingut un gran consens al Congrés dels Diputats i que concretament inclús la consellera de Treball de la Generalitat de Catalunya en la seua interpellació reconeix que ha sigut eficaç. Si una cosa és eficaç, per què l'hem de canviar? I mirem que darrere de tot això també hi ha un sentit i un interès que és realment que el món empresarial hi sigui, i també tenint en compte que hi ha molta matèria laboral que és conjunta, que no es pot separar, com poden ser les contractacions, com poden ser les cotitzacions o poden ser uns altres aspectes.

Penso, senyor president, que m'he ajustat, amb un discurs de deu minuts, a cinc minuts i he resumit el millor possible aquesta defensa de la nostra esmena.

Moltes gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El vicepresident primer

Gràcies, senyor Luna. Per a la presentació de l'esmena dels grups Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Esquerra Republicana i Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, té la paraula el senyor Josep Maria Rañé.

El Sr. Rañé i Blasco

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, consellera, les nostres esmenes es basen en quatre coses..., vull dir, no, no ho dic en to despectiu, sinó en quatre elements fonamentals: una doctrina, dues lleis i un acord social. I, si ho afegeixen, també una interpretació de la norma de l'Organització Internacional del Treball, on, quan es parla que l'Administració central ha de dirigir, tenint en compte que en el marc constitucional sem-

pre l'alta inspecció depèn de l'Estat, tenim resolt perfectament aquest tema. Per tant, no hi ha cap problema amb l'OIT ni hi ha cap problema amb cap altra cosa.

Doctrina constitucional –anterior, per tant; des del 78, no des d'ara–, que diu que aquell que té la competència en pot tenir la inspecció. Ha de tenir-ne la inspecció. És la seva obligació com a Administració pública. Tenim competències laborals, hem de tenir la inspecció. Ho podem fer des del 78.

Llei 42/97 –no 43, 42/97–; disposició addicional sexta i setena: la possibilitat que les comunitats autònomes creïn inspeccions; la possibilitat de transferir inspectors membres del cos de funcionaris de la Inspecció de Treball a les comunitats autònomes. Les dues. Membres del cos. Hi ha competència anterior, per tant, tenim aquest dallò.

Segona llei: l'Estatut d'autonomia de Catalunya vigent, que diu amb tota claredat que els funcionaris dels cosos de la inspecció en els quals tenim competència plena i per a les matèries que tenim competència plena han de ser de la Generalitat.

I un acord social. Patronal, empresaris i Govern van decidir, en la mesura 79, l'aplicació literal de la legislació. Van plantejar una fórmula de com volien organitzar-ho.

I, això és evident, podria produir-se un problema. La legislació directa i literal de tot aquest conjunt de normes podria acabar donant, si no hi ha acord amb l'Estat, dues inspeccions. Una, la de la Seguretat Social; l'altra, la de la resta. Podria donar –això és perfectament factible des del 97– que hi hagi una inspecció de la Generalitat i una inspecció de la Tresoreria de la Seguretat Social. Aquest és un risc que tenim.

I el nostre model... Que sí que estem a favor del traspàs –que sí que estem a favor del traspàs–, i per això hem plantejat aquest conjunt d'esmenes. Volem que amb aquest traspàs es plantegi també un model; un model que, senyor Domingo, ja entenc que no és, aquest plantejament, el seu i per això li plantejem que el pugui assumir i hem intentat arribar a acords amb les transaccions. Però, en la mesura que no ha estat possible, doncs, continuarem defensant les nostres esmenes. I, si no les accepta, doncs, votarem en contra del seu plantejament.

El nostre model, el model que defensem, està basat en un sistema estatal –en un sistema estatal–, però els sistemes estatals no neguen ni obliguen que hagi d'haver-hi un cos, un mecanisme únic de gestió. El sistema estatal d'ocupació té possibilitat d'organitzar-se en serveis d'ocupació. El sistema nacional de salut s'organitza en serveis autonòmics, on les comunitats autònomes tenen tota la competència, i el personal que hi treballa té dependència jeràrquica, com diu l'Estatut, de l'Administració autonòmica.

Per tant, un sistema estatal no nega la possibilitat d'organitzar, amb dependència orgànica de la comunitat autònoma, un servei que ho plantegi. Ho farem amb una fórmula o amb una altra, però podem fer-ho. I ho volem fer d'aquesta manera, perquè al final es produeixi el segon element: mantenir la unitat d'actuació, que

els empresaris i els treballadors tinguin en la inspecció que es gestioni des d'aquí la possibilitat que totes les seves reclamacions no es fraccionen. Defensem aquest sistema, com ho fan també els agents socials: unitat d'actuació.

I un sistema que permeti també, com succeeix en altres cossos, que l'accés a través d'omplir..., de ser funcionari del sistema de la inspecció de treball que es gestioni des de Catalunya, permeti que aquesta persona tingui, hagi complert tots els requisits d'accés a la funció pública, a aquests cossos, de tal manera que li permeti ser inspector de treball en una altra part d'Espanya. Això és possible. S'ha fet: els metges, els mestres, estan entrant..., guanyen, fan unes oposicions i poden transferir-se, si volen. Per tant, l'accés al cos es pot plantejar amb el sistema que estem plantejant.

Evidentment, no anem a definir aquí quina és la figura que prendrem per a la seva organització; això forma part de la negociació. És en aquest sentit que creiem que s'ha de plantejar. I, evidentment, estem per la idea que es pugui farcir també de dotacions i dels mitjans adequats.

Per últim, si alguna empresa se'n va de Catalunya perquè té por de l'aplicació de la legislació laboral, no ho dubtin: no se'n va a una altra part d'Espanya, perquè és la mateixa...

El president

Senyor Rañé...

El Sr. Rañé i Blasco

Se'n va fora d'Espanya, perquè el que vol és aconseguir condicions fora de la legalitat vigent en l'àmbit laboral d'Espanya.

(Veus de «Molt bé!»)

El president

Poden fixar, seguidament, posició els grups que no han presentat esmenes. I la senyora Meritxell Borràs, en nom del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula.

La Sra. Borràs i Solé

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, varem escoltar amb atenció la interpellació que es va dur a terme i vam estar atents, no? I de fet, quan hem començat a llegir la seva moció, al primer moment vam pensar que no venia del seu grup, perquè hi posa: «declarar la conveniència que el cos tingui precisament caràcter nacional», no? Llavors, vam caure ràpidament que el seu concepte de caràcter nacional i el nostre són absolutament diferents, i, quan vostès parlen de la conveniència de mantenir el caràcter nacional, parlen, lògicament, des del seu punt de vista, que es mantingui un cos estatal, únic, indivisible, etcètera. Aquest no és el nostre concepte i, evidentment, no és tampoc el que varen votar la majoria dels catalans en el seu Estatut. I per tant el concepte que vostès defensen no coincideix gens, de cap manera, amb el que defensa Convergència

i Unió i, hi insisteixo, tampoc amb el que va aprovar el conjunt dels catalans.

Bé, nosaltres hem vist les esmenes que ha presentat el Grup Socialistes, i ens ha semblat, bé, un exercici segurament difícil, no?, de voler barrejar una mica l'aigua i l'oli, perquè segueixen, en les seves esmenes, defensant la filosofia de fons d'allò que posa l'Estatut, quan, en canvi, aquesta moció va absolutament en direcció contrària a allò que defensa, doncs, l'Estatut de Catalunya.

Hi ha un quart punt, però, de la seva moció que demana, insta el Govern de Catalunya a adoptar les mesures necessàries per incrementar els mitjans materials i personals de la Inspecció de Treball i Seguretat Social a Catalunya. Aquí, aquest punt, li ho he de dir, l'hi podríem votar a favor, no?, perquè hi estem d'acord, i a més ens interessa que aquests mitjans, tant materials com personals, abans de la transferència, doncs, siguin els màxims precisament, perquè quan hi hagi la transferència ho puguem rebre amb el màxim potencial.

Ens consta, a més a més, i ho hem sabut a través de les preguntes que li hem fet a la consellera, que la consellera, en aquest sentit, doncs, ha fet reunions, està mirant d'aconseguir-ho. A dia d'avui, si no m'erro, em sembla que amb poc èxit, però com a mínim és evident que, com és la seva obligació, doncs, la consellera està treballant en aquest àmbit.

Però..., jo crec que nosaltres no tenim gairebé res més a dir. Vostès tenen un concepte de país, i aquesta moció traspuja el concepte de país que tenen, i per tant, en aquest sentit, és contrari a allò que va aprovar el poble de Catalunya. I, fent referència a les seves paraules últimes, senyor Domingo, vostè deia: «Aquesta iniciativa és la millor per al nostre país.» Segurament la diferència i el motiu pel qual nosaltres no podem votar avui la seva moció és perquè el seu país no correspon exactament amb el nostre, o simplement tenim un concepte de país ben diferent.

Gràcies.

El president

El senyor Uriel Bertran, en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, té la paraula.

El Sr. Bertran Arrué

Gràcies, senyor president. L'article 170.2 de l'Estatut diu clarament que la competència en matèria d'inspecció de treball correspon de forma exclusiva a la Generalitat de Catalunya. No només ho diu l'Estatut, sinó que a més ho diu l'Acord per la competitivitat de l'economia catalana, que és l'acord a què van arribar els diferents agents socials i econòmics del país. I, per tant, queda ben clar que una inspecció de treball de proximitat es correspon amb una economia competitiva, amb una economia moderna, amb una economia dinàmica.

Llegint la seva moció, senyor Domingo, la veritat és que sembla que entrem de nou en el túnel del temps: «Declarar la conveniència de mantenir el caràcter nacional y único del Cuerpo Superior de Inspectores de Trabajo y Seguridad Social y del Cuerpo de Subinspectores de

Empleo y Seguridad Social.» Fa olor de resclosit, senyor Domingo, de resclosit; si busca en un diccionari, hi trobarà la traducció al castellà. Jo li aconsellaria, senyor Domingo, que es mirés aquella pel·lícula de *Regreso al futuro* i que tornés a formar part del consens normal de la societat catalana, que va aprovar l'Estatut en el seu moment.

Vostè el que en realitat està dient, senyor Domingo, és que no es desenvolupi l'article 170.2 de l'Estatut. I per què no ho diu de forma clara? Per què ens ve amb mocions, amb subterfugis...? Pugi aquí a la tribuna i digui que a més a més de les retallades de l'Estatut que va consumir el Congrés dels Diputats a Madrid, que a més de les retallades que presumptament consumirà el Tribunal Constitucional sobre l'Estatut, que ara vostès volen que es dediqui el Parlament de Catalunya també a retallar encara més l'Estatut que va aprovar la ciutadania el 18 de juny. Pugi aquí dalt i digui-ho, i així ens facilitarà la feina de comprensió.

I a més a més li recordo que un 61 per cent de la ciutadania avui diu que l'Estatut actualment en vigor és insuficient. Per tant, ni tan sols els ciutadans que vostès diuen defensar estan d'acord que aquest Estatut es mantingui tal com està.

I a més es dona la circumstància que l'actual Estatut, que només incorpora dos traspassos significatius, que són rodalies i inspecció de treball..., vostè se'n vol carregar la meitat: el 50 per cent de l'Estatut, que aquest Parlament de Catalunya digui que se n'ha d'anar en orris.

Una competència exclusiva, senyor Domingo, és una competència exclusiva, i no un consorci; no confonguem la ciutadania. Una competència és una competència, i no un consorci. I vostè hauria d'aplicar el principi de subsidiarietat, i és que una economia com la catalana, una economia que té un sistema productiu diferent del d'altres nacions de l'Estat espanyol, necessita una inspecció de treball concorde amb aquest sistema productiu, i més quan vostè sap que la inspecció de treball avui a Catalunya està mancada de recursos materials, de recursos humans. I per això defensem que el traspàs incorpori, des d'Esquerra Republicana defensem que el traspàs incorpori el traspàs de material, el traspàs de recursos humans i el traspàs econòmic; per tant, els tres elements que configuren el tronc central del que ha de ser el traspàs d'una competència.

Val a dir que aquí diferim del que ha comentat el senyor Rañé: nosaltres no estem per un sistema estatal d'inspecció de treball. Nosaltres estem per un sistema nacional, català, d'inspecció de treball i que, a més, s'insereixi dins de la lògica del que ha de ser la creació del marc català de relacions laborals, que, per cert, l'Estatut també esmenta. No l'esmenta amb aquesta terminologia, l'esmenta com a espai català de relacions laborals.

I, per tant, hem d'anar a configurar un marc català de relacions laborals que estigui d'acord amb el sistema productiu que defensem al nostre país. L'altre dia el president del Foment del Treball, el senyor Rosell, recordava que l'empresariat català i els treballadors catalans conformen un sistema productiu propi. I, per tant,

necessitem dotar-nos de totes les institucions i de tots els recursos que el facin possible, perquè és l'única manera que l'empenyem cap a la internacionalització i cap a la competitivitat.

Per tant, senyor Domingo, em sembla que vostè hauria d'aterrar en un país que es diu Catalunya i ser més lleial al que diuen les nostres normatives i al que vol el sentiment general de la societat catalana. Per això li votarem que no a la seva moció.

Gràcies.

El president

Té la paraula la senyora Mercè Civit, en nom del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa.

La Sra. Civit Illa

Gràcies, senyor president. Bé, nosaltres no donarem suport, evidentment, a la moció que presenta el Grup Mixt, i pensem que és una llàstima que no hagi volgut acceptar les nostres esmenes, perquè hauríem pogut fer una moció consensuada entre tothom en la direcció de: compliment de l'Estatut de Catalunya i, al mateix temps, garantir els traspassos de la inspecció de treball i garantir una inspecció generalista, que penso que aquest és el fons del debat, amb el qual nosaltres estem d'acord. I les esmenes que nosaltres presentàvem anaven en aquesta direcció.

Bé, no ha pogut ser possible. Ho entenem –ho entenem–, i ho entenem per una cosa: perquè pensem que aquesta moció és l'excusa; el problema de fons és anar en contra del que siguin competències cap a Catalunya. I aquest és el problema de fons, perquè, si no, no es pot entendre d'una altra forma.

Bé, pel nostre grup, el traspàs de la inspecció de treball a la Generalitat, a Catalunya, pensem que és un element molt important, eh?, i que a més a més s'està començant a fer. I sobretot per una cosa: perquè pensem que acostar els marcs de decisió dels poders públics als problemes que pateixen els ciutadans, i en aquest cas els treballadors i les treballadores, significa una millor eficàcia d'aquests serveis. I, evidentment, els serveis públics han de ser eficaços.

El nostre posicionament, doncs, és determinat per dues qüestions. Pel compliment de l'Estatut de Catalunya, que diu: «competències exclusives en inspecció a la Generalitat de Catalunya; el cos de funcionaris depèn orgànicament i funcionalment de la Generalitat», i al mateix temps també diu que hauran d'haver-hi els mecanismes de cooperació i que s'han d'establir les fórmules per garantir que l'exercici sigui eficaç, l'exercici de la funció inspectora de la Inspecció de Treball.

Bé, per una altra banda –també s'ha dit–, l'acord estratègic ho marca d'una forma molt clara: accés únic al cos de funcionaris i al sistema de la inspecció de treball i seguretat social, i integrar i coordinar totes les instàncies que operen en l'àmbit laboral, i la participació, evidentment, dels sindicats i dels agents socials en la planificació dels objectius de la inspecció de treball. Això està claríssim.

Miri, per nosaltres és molt important que la inspecció de treball tingui un caràcter generalista. I li explicaré per què. No per una homogeneïtzació amb la resta de l'Estat espanyol; no és aquest, l'element. Sap quin és el problema? Que tenim empreses que són molt incomplidores, molt. No vol dir que totes les empreses incompleixin la llei, sinó que hi han empreses que incompleixen: seguretat social, frau en la contractació, riscos laborals... I el que no pot ser és que hi hagin dues inspeccions de treball: una, pel tema de la seguretat social, i l'altra, per l'incompliment en la contractació. Això, evidentment, facilitaria que les empreses continuessin sent..., o les que ho són, que incompleixen en tots aquests aspectes, doncs, ho tinguessin molt més fàcil, eh?

Per tant, nosaltres som els primers interessats. I això té solució –això té solució–, i l'acord estratègic ho porta; la consellera ho va dir: és crear un organisme en el qual estiguessin integrats els dos cossos, amb una única intervenció dels dos cossos i una coordinació important.

Hi han altres països en què hi han dues o tres inspeccions, i no passa res. I no passa res perquè una empresa potser té una infracció o no compleix en seguretat social, i l'altra potser no compleix en el tema de la contractació. Però no és el cas, desgraciadament, ni de Catalunya ni de l'Estat espanyol.

I, evidentment, a nosaltres també ens preocupen molt les deslocalitzacions, però sap quines són les que més ens preocupen? Les deslocalitzacions que es fan dintre de Catalunya. Ens preocupa SAS, ens preocupa Sysmo..., que una empresa que treballa a Catalunya tanca, dóna la producció a una altra en què les condicions dels treballadors són molt més precàries. Això és el que a nosaltres ens preocupa, i per tant és important la inspecció de treball, i per tant també és important que sigui generalista.

I, per acabar, un altre element: evidentment, accés únic del cos de funcionaris, completament d'acord. Però el que sí que també..., els funcionaris, n'estic convençuda, de la Inspecció de Treball volen tindre les condicions dels treballadors i treballadores de Catalunya, no les del nivell de l'Estat, perquè el cost de vida a Catalunya és molt més alt que el que podia haver-hi a Burgos o en un altre àmbit. Per tant, accés únic, però negociació pròpia i condicions de les de Catalunya.

És en aquest sentit que, evidentment, pensem que és una llàstima, les esmenes haurien fet una bona moció, però evidentment, si no són acceptades, hi votarem en contra.

El president

Senyor Domingo, es pot pronunciar sobre les esmenes.

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. Dos matizaciones previas. Primera, nuestra concepción nacional. La del artículo 1 de la Constitución Española. ¿Le molesta, señora Meritxell? Segunda..., arrelat al país. He nascut en aquest país. Sóc català. No hace falta que me den

carné de catalanidad porque por nacimiento, *ius soli*, lo tengo. Así que lo dejamos claro y pasamos página.

En cuanto al tema de las enmiendas, y posteriormente de las enmiendas, hay que señalar que la enmienda del Partido Popular la aceptamos y la incorporamos a nuestro debate en cuanto que viene a decir que la Ley 42/97, que regula la inspección de trabajo, es un marco adecuado para solucionar los temas de la inspección. De hecho fue aprobada, efectivamente, por unanimidad y ha sido un buen instrumento. Lo único –lo único– que no se ha planteado es, a veces, la gestión de esa inspección. Faltan inspectores, faltan subinspectores, pero no es un problema de la ley, es un problema de la Administración, que no ha dotado suficientemente a la Administración catalana, y a otras administraciones, de los inspectores.

En cuanto a las enmiendas presentadas por los grupos que dan apoyo al Gobierno, ha habido proximidad y ha habido posibilidad de acuerdo, es cierto, y hemos estado en ello. ¿Por qué no se ha planteado y no ha sido posible al final el acuerdo? En primer lugar, porque sí es cierto que nosotros no estamos a favor del traspaso, y no lo voy a negar, si es así; lo hemos dicho muchas veces «no estamos a favor del traspaso», pero si éste es inevitable, porque el pronunciamiento del Tribunal Constitucional lo avalara, queremos que las condiciones de la inspección del trabajo en Catalunya sean las mejores, y por eso damos la posibilidad del consorcio de la cogestión entre la Administración del Estado, la Seguridad Social y la comunidad autónoma de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social.

Desde luego me resulta escandaloso, por decirlo suavemente, que aquí se plantee la competencia exclusiva como algo intocable, y dentro de poco vamos a hablar de la competencia exclusiva del Estado en materia de aeropuertos de interés general, se está planteando consorcios, y eso es tocable, eso va en beneficio del país porque es arrancar competencias exclusivas del Estado.

No señores, el problema no es la competencia está aquí o en otro sitio, el problema es la mejora del servicio. Y el problema de los fraccionamientos de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, entérense –entérense–, es que afecta a dos administraciones que seguirán teniendo la competencia de seguridad social, y por mucho que más que quieran, apliquen la vía del artículo 150.2 o lo que sea, pero la materia de seguridad social va a seguir siendo competencia de la Administración del Estado, y va a seguir teniendo competencia funcional.

Y todos coincidimos en que no es conveniente en que haya dos inspecciones. Pues bueno, unifiquemos orgánicamente también la Administración del Estado y la Administración de la Seguridad Social en beneficio de la unidad de mercado, de la unidad de trabajo y sobre todo de los trabajadores, y del país –en pequeño y en grande, señora Meritxell–, de éste, de Catalunya, y del grande, España, y no refiero o nada, me refiero territorialmente, eh?

El president

Cridem a votació.

(Pausa llarga.)

Posem, doncs, a votació aquesta Moció sobre la inspecció de treball i la seguretat social, presentada pel Grup Mixt.

Comença la votació.

Aquesta moció ha estat rebutjada per 16 vots a favor i 115 vots en contra.

———— **Proposta de resolució sobre la gestió de l'aeroport de Barcelona** (tram. 250-00351/08)

El setzè punt de l'ordre del dia és el debat i votació de la Proposta de resolució sobre la gestió de l'aeroport de Barcelona. Presentada pels grups parlamentaris Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, té la paraula per a la seva exposició l'il·lustre senyor Roberto Labandera.

El Sr. Labandera Ganachipi

Senyor president... Senyores diputades, senyors diputats, pujo a la tribuna per defensar aquesta Proposta de resolució sobre la gestió de l'aeroport del Prat, i iniciaré la meva intervenció fent un recull d'allò que el Govern de la Generalitat està fent en matèria aeroportuària en el nostre país.

La primera, la construcció de l'aeroport d'Alguaire, primer aeroport fet per la Generalitat recuperada, per la Generalitat de Catalunya en temps de democràcia, el treball en el Comitè de les Rutes Aèries, abonant-nos a la tesi de convertir l'aeroport del Prat en un aeroport de vols d'interconnexió, allò que se'n diu un *hub*, que potenciarà segurament encara més aquest aeroport; la creació de l'empresa pública Aeroports de Catalunya per tenir un instrument de gestió pels processos d'organització del sistema aeroportuari i la seva gestió en el futur; la participació del Govern de la Generalitat en el procés d'adjudicació de la T-Sud, de les diverses companyies; l'elaboració del pla d'aeroports i heliports que en les properes setmanes, segurament abans de final d'any, ja sortirà a exposició pública; la preparació d'una llei aeroportuària que vingui a substituir l'actual, que parla de la globalitat del sistema aeroportuari del nostre país, i, per altra banda, diverses gestions en matèria competencial que el Govern de la Generalitat està duent a terme per aconseguir la desqualificació del caràcter d'interès general dels aeroports de Reus, Girona i Sabadell, i l'inici de converses amb relació al que correspon a l'aeroport del Prat, que es la matèria que avui ens pertoca discutir. Una feina intensa que ha de continuar.

Amb relació a l'aeroport del Prat, quin és el compromís del Govern o quin és l'objectiu del Govern a obtenir en matèria de la seva gestió? Una gestió consorciada; la creació d'un consorci amb la participació de les admi-

nistracions públiques mitjançant els instruments dels quals estan dotats. La participació d'AENA, o l'empresa pública que es pugui crear en un futur per a la gestió del sistema aeroportuari espanyol, el Govern de la Generalitat a través d'aquest instrument de gestió d'aeroports de Catalunya, les administracions locals concernides i estudiar la participació del sector privat, cambres de comerç, sectors empresarial que actuen.

Algú es preguntarà, per què AENA?, que jo crec que és un element important en el posicionament del nostre grup. Bàsicament per dues coses: AENA és l'instrument de la gestió de l'espai aeri espanyol; és, evidentment, l'instrument de gestió també del sistema aeroportuari espanyol, un instrument que ha demostrat que comença a ser ineficaç i que, per tant, necessita una revisió en la seva profunditat, però també és la capacitat inversora de l'Estat la que nosaltres volem conservar en aquest element de gestió.

Creiem que el model ha de ser també de participació de les administracions públiques. Nosaltres ens oposem d'una forma clara als anuncis que s'han fet per part del senyor Rajoy, per exemple, sobre la privatització de la gestió aeroportuària. Creiem que la gestió eficaç d'un aeroport, que ha de ser un instrument vinculat als objectius estratègics de desenvolupament de Catalunya, no pot passar per la privatització. La privatització de l'aeroport del Prat, o el que encara és pitjor, la privatització de la gestió del sistema aeroportuari de tot Espanya només deixaria el sistema aeroportuari en mans d'interessos particulars, legítims, però no de l'interès general.

I és per això que nosaltres considerem que la participació pública ha de ser-hi per garantir tots aquests elements que hem dit anteriorment. I, a més a més, per una altra cosa, perquè per a nosaltres la gestió de l'aeroport del Prat també ha de garantir la qualitat de l'ocupació: 7.000 treballadors actualment, més de 12.000 quan comenci a funcionar la nova terminal.

Per tot això, com que no som partidaris de la privatització, però som partidaris de la revisió de l'actual sistema de gestió en profunditat, nosaltres demanem aquesta posició, demanem definir aquest model basant-nos en aquesta posició determinant, de majoria determinant del Govern de la Generalitat en el futur consorci de gestió de l'aeroport del Prat.

Demano, per tant, el suport dels diputats i diputades d'aquesta cambra en aquesta proposta de resolució.

Gràcies, president; gràcies, conseller; gràcies, diputats i diputades.

El vicepresident primer

Gràcies, senyor diputat. Per fixar la seva posició, ara en nom del Grup de Convergència i Unió, té la paraula el senyor Josep Rull.

El Sr. Rull i Andreu

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, em sembla que amb relació a aquesta proposta de resolució hem de tenir en compte quins són els antecedents des d'un punt de vista de tramitació parlamentària, i em

sembla que ens poden donar moltes referències, moltes pistes de quina és la situació que està travessant el nostre país.

Recorden que fa aproximadament un mes el Grup Parlamentari de Convergència i Unió va presentar una moció exactament igual? L'única diferència que hi havia era una conjunció, era si la posició de la Generalitat havia de ser majoritària i determinant, o, tal com vostès expressen, tenir una posició majoritària determinant. Recordin que nosaltres, per afavorir el consens en aquesta cambra, vam eliminar les referències a una eventual gestió privada que, de fet, aquesta iniciativa que avui aprovarem no exclou.

El president Tarradellas deia que en política es podia fer tot menys el ridícul, i aquesta cambra, malauradament, ara fa un mes va assistir a un exercici, amb una expressió del ridícul més sublim per part dels tres partits que avui ens presenten aquesta iniciativa.

Tanmateix avui ens volem felicitar, perquè aquesta cambra aprovarà amb un consens molt majoritari una qüestió que era bàsica, que era essencial, que és fonamental pel país de poder gestionar des d'aquí mateix les infraestructures, i això ens ha de donar una capacitat per transformar l'aeroport de Barcelona en un autèntic *hub* intercontinental. Què hi hem perdut en tot plegat? Hi hem perdut un mes, i hem perdut la fermesa d'expressar rotundament des del Parlament de Catalunya la necessitat de canviar el model.

El senyor Labandera deia: «AENA en aquests moments comença a no ser eficient.» No, no..., és que fa temps que AENA no és eficient. De fet, aquest invent del senyor Borrell, aquest invent de centralitzar el conjunt de l'estructura aeroportuària també, en el seu moment portuària a través de Puertos del Estado, s'ha demostrat que no és eficient, que limita el potencial.

Però els deia que hem perdut un mes. Gestualment era important que després d'una adjudicació negativa de la terminal Sud aquest Parlament digués «les coses han de canviar». I l'adjudicació tal com es va plantejar no era bona per a aquest país, no és bona per a Catalunya.

Vostès tenen la teoria del dany menor, del mal menor. Escolti, el transcendent d'aquella adjudicació, i així és tal com ho van subratllar, és que és revocable. Si aquesta és la principal virtut d'una adjudicació d'aquestes característiques, d'una assignació d'espais d'aquestes característiques, vol dir que tenim un problema, vol dir que vostès es posen la bena abans de la ferida. I el que és cert és que no va poder ser millor aquella assignació justament perquè AENA va evitar que es pogués fer una política comercial potent, com la que sí que ha deixat fer a l'aeroport de Madrid - Barajas. És a dir, «Iberia, per omplir els espais de la T4, què necessites per ser un aeroport potent i competitiu?» Aquesta és la diferència de plantejaments.

Per tant, avui aprovarem això, però nosaltres els instem, tanmateix, que com a govern, ara que tenen un instrument de primer ordre, el tindran a partir d'avui, un instrument fort de negociació, que no són només aquest Govern, sinó que hi ha el conjunt del Parlament de Catalunya al darrere, que ho aprofitin. Perquè

—permetin-me utilitzar una expressió potser una mica estrident— ens han enganyat massa, senyor Nadal. És a dir, a nivell de terminis, la desclassificació dels aeroports, la desclassificació com a interès general dels aeroports de Girona, de Reus i de Sabadell, hauria de ser una cosa imminent, i encara no tenim data. Diguem-ne, la possibilitat de crear aquest consorci hauria de ser una cosa imminent, i encara no tenim data. Per tant, tinguin aquesta capacitat de negociar i deixin de riure les gràcies al senyor Zapatero.

I acabo amb una última reflexió: ara tindrem aquest instrument, però haurem de fer més coses, i nosaltres treballarem en la següent línia. Existeixen en aquests moments a l'Estat espanyol convenis signats pel regne d'Espanya que impedeixen que l'aeroport de Barcelona pugui acollir determinats vols intercontinentals. És a dir, l'Estat espanyol, el Govern espanyol, utilitzant la seva diplomàcia, impedeix que determinades companyies designades per tercers països puguin operar a l'aeroport. Fixin-se si tenim feina.

En qualsevol cas, avui fem un pas endavant, benvinguts als plantejaments de Convergència i Unió. Malauradament... (*Remor de veus.*) Benvinguts als plantejaments de Convergència. Malauradament, arriben tard; arriben tard des d'un punt de vista operatiu i arriben tard des d'un punt de vista formal, en termes de tramitació parlamentària.

Gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

El senyor Pere Vigo, en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, té la paraula.

El Sr. Vigo i Sallent

Gràcies, senyor president. El senyor Rull ha començat parlant dels antecedents, i ens explicava que hem perdut un mes. Doncs, s'equivoca, senyor Rull: no hem perdut un mes, hem perdut vint-i-set anys. (*Remor de veus.*) Vint-i-set anys, hem perdut amb l'aeroport de Barcelona, sobretot els vint-i-tres que vostès van estar d'esquenes a l'aeroport de Barcelona, que no van fer absolutament res, eh?, per aconseguir que aquest aeroport fos un aeroport participat per la part catalana majoritàriament i determinantment. Per tant, els antecedents van molt més enllà de la memòria selectiva de què vostè presumeix.

Per tant, ara ens trobem en aquest punt, en què precisament, si haguéssim de parlar de ridículs, escolti, més ridícul que dir que aquesta és una infraestructura estratègica, fonamental per al país, i que després, a l'hora de pactar l'Estatut, vostès se n'oblidessin..., això sí que és fer el ridícul. Això és un exercici d'hipocresia política extraordinària. Això sí que és fer el ridícul.

Miri, nosaltres sempre hem tingut la mateixa posició a l'aeroport i al sistema aeroportuari català, perquè aquest model de proximitat és el model imperant a la gran majoria d'aeroports europeus, on els governs locals i regionals ostenten una representació important en els òrgans de gestió d'aquestes infraestructures. Fins i tot els aeroports gestionats majoritàriament per capital pri-

vat busquen la coordinació amb els governs locals per aconseguir obrir mercats nous i així utilitzar els aeroports com a plataformes dinamitzadores de l'economia del seu territori. Només l'Estat espanyol roman aliè a la tendència generalitzada de reconèixer l'autonomia de gestió i la personalitat jurídica pròpia dels aeroports, especialment provocada per la necessària atenció al territori i a les directives europees.

Per tant, en aquest context, els aeroports catalans, com els de la resta de l'Estat, estan en mans d'AENA, que duu a terme la seva regulació i la seva gestió sense permetre'ls disposar de personalitat jurídica pròpia. Aquesta visió centralista comporta, en molts casos, que la gestió estigui molt allunyada de la realitat territorial que els envolta i dels interessos de les economies més properes. La gestió d'AENA també comporta que, per qüestions d'economies d'escala i d'estratègia, es prioritzi el paper predominant de l'aeroport Madrid - Barajas com a distribuïdor del trànsit aeri internacional, que es coneix com el *hub*.

La proposta de reforma de l'Estatut que va aprovar el Parlament de Catalunya el 30 de setembre del 2005 posava les bases per avançar cap a un nou model descentralitzant, assegurant la participació de la Generalitat en la planificació i ordenació de la política aeroportuària dels aeroports de titularitat estatal situats a Catalunya. Malauradament, es va desapropiar aquesta gran oportunitat, i durant la tramitació davant les Corts Generals aquesta previsió va ser suprimida, així com la disposició addicional que preveia el traspass a la Generalitat de les facultats de gestió dels ports i aeroports de titularitat estatal a Catalunya.

Cal que al futur consorci que gestioni l'aeroport de Barcelona sigui la part catalana –Generalitat, administracions locals concernides i sector privat– qui tingui en l'òrgan rector la majoria determinant per adoptar les principals decisions estratègiques, que serien: en matèria pressupostària, la Generalitat elaborarà i aprovarà els seus plans d'actuació i els pressupostos anuals d'explotació i capital, així com la política d'endeutament necessària; en matèria de gestió aeroportuària, el que és la gestió dels *slots* i establiment i modificació de tarifes; en matèria de serveis aeroportuaris, gestionar, administrar, controlar i definir el règim de prestació de serveis aeroportuaris, tant els prestats directament com els de gestionar, administrar, controlar i definir el règim de prestació de serveis comercials, i quart, la Generalitat també serà decisiva en la gestió del domini públic, en les infraestructures, la planificació i la programació.

És hora, doncs, de prendre decisions intel·ligents sobre el futur de l'aeroport i el sistema aeroportuari català. Cal reformar el model de gestió aeroportuària espanyol, i la proposta de resolució que avui es debat és clara en aquest sentit, i la trasllada al Govern de la Generalitat. El debat sobre quin ha de ser el paper de la part catalana en el futur ens gestor de l'aeroport del Prat el podem donar per tancat. El Govern de la Generalitat té un full de ruta clar que ha de servir per blindar d'una vegada per totes un model de gestió portuària de proximitat.

Moltes gràcies, senyor president, senyores diputades, senyors diputats.

El president

Té la paraula, en nom... (*El Sr. Rull i Andreu demana per parlar.*) Senyor Rull. (*Pausa.*) Tenim algun problema amb el...? Ara, ara va bé.

El Sr. Rull i Andreu

Per al·lusions i per contradiccions, si em permet.

El president

Té un minut.

El Sr. Rull i Andreu

Simplement, dues constatacions. La primera, senyor Vigo: recordi que quan Convergència i Unió va tenir capacitat d'influir, perquè no hi havia una majoria a Madrid, vam desballestar el sistema centralista de gestió dels ports, sense haver de modificar l'Estatut, el vam desballestar. I per això en aquests moments hi ha una autoritat portuària a Barcelona i una autoritat portuària autònoma a Tarragona. Primer element.

Segon: en la tramitació de l'Estatut, jo vaig poder assistir en el moment final que es debatia aquest punt en el Senat, a la Comissió General de Comunitats Autònomes. Vam perdre la votació a la part catalana, perquè Esquerra Republicana (*remor de veus*), els diputats d'Esquerra Republicana van desaparèixer, van marxar, perquè tenien d'altres problemes. Ei, i els senadors de l'Entesa catalana per progrés, cadascú va votar una cosa diferent. Escolti, siguem coherents.

Gràcies.

(*Veus de «Molt bé!» El Sr. Vigo i Sallent demana per parlar.*)

El president

Senyor Vigo.

El Sr. Vigo i Sallent

Gràcies, senyor president. Senyor president, no veig la contradicció: què té a veure això amb els vint-i-tres anys que aquests senyors van estar al Govern (*remor de veus*) i no van fer absolutament res...

El president

Senyores diputades, senyors diputats, si us plau...

El Sr. Vigo i Sallent

...per l'aeroport del Prat i el sistema aeroportuari català? No hi veig cap contradicció. El cert és que s'han recordat de l'aeroport de Barcelona quan han estat a l'oposició.

El president

Senyor Llobet, en nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula.

El Sr. Llobet Navarro

Gràcies, president. Hem assistit, com sempre, al clàssic debat nacionalista, no? (*Remor de veus.*) Sí, sí, al clàssic debat nacionalista, incloent-hi el Partit Socialista, evidentment –s'ho han de fer mirar, no?–, en què, com sempre, el que importa no és si busquem el millor per a l'aeroport del Prat o la seva gestió, sinó que el que mirem o busquem és el repartiment de poder, no? Aquí, simplement el que estan vostès debatent és com transformem AENA en una Aecat, com transformem allò que es va crear l'any 90 pel Partit Socialista, i que és veritat que nosaltres, el Partit Popular, ho vam mantenir –i ho explicaré després–, com transformem aquest poder centralista en un altre poder centralista aquí a Catalunya controlat pel Govern de la Generalitat. I això no és buscar el millor per a l'aeroport, això simplement és buscar el repartiment de poder polític.

I així ens van les coses aquí a Catalunya i així va el destí de l'aeroport. Si no, pensin per què, quan s'ha tret a concurs la terminal, les ofertes que s'han fet potser no són aquelles que el conjunt dels ciutadans esperàvem. Potser és perquè tenien por, moltes iniciatives privades que es presentaven, que després fossin vostès qui gestionessin l'aeroport del Prat. Pensin-s'ho bé. Segurament aquí està la raó d'aquest problema.

Farem una mica d'història. Evidentment, això, aquesta proposta de resolució, que s'havia de debatre en una comissió de política territorial –després elevada al Ple, evidentment, perquè així ho contempla el Reglament–, va ser fruit una altra vegada d'aquell debat nacionalista típic en el qual Convergència havia presentat una moció, fruit d'una interpellació, evidentment, que nosaltres, el grup parlamentari, no vam votar, i vostès, evidentment, amb la seva problemàtica interna de no haver de donar suport a una proposta de Convergència, varen haver d'elevat una altra proposta per veure si vostès portaven la iniciativa. Sincerament, tot això que té a veure amb la millor gestió de l'aeroport del Prat? Res. Tornem, com sempre, al debat identitari; tornem, com sempre, a allò que no interessa realment als ciutadans, només els interessa a vostès. Aquí a nosaltres no ens hi trobaran pas.

Evidentment, el senyor Vigo deia: «És que fa vint-i-tres anys que ha viscut Convergència i Unió, Catalunya, d'esquena a l'aeroport del Prat. Miri, vint-i-tres, no ho sé, però li recordo a vostè, senyor Vigo, el pla Barcelona, les inversions milionàries que va fer el Partit Popular –evidentment, en aquell moment, governaven amb el suport de Convergència i Unió–, es va fer una inversió i una transformació brutal de l'aeroport del Prat. Aquí està la tercera pista, la nova terminal... Tot això són propostes, són inversions presentades, aprovades pel Grup del Partit Popular al Congrés i recolzades, evidentment, també aquí, al Parlament de Catalunya, pels diferents grups que formaven la majoria en aquell moment. Evidentment, d'esquena no s'hi ha viscut. Si ara l'aeroport del Prat pot ser en un futur una eina fonamental és gràcies a una inversió que no havia fet pas el Govern socialista i sí que va fer el Govern popular.

I, si no, recordin també, quan enraonen del monopoli o no monopoli d'AENA, d'Iberia, per exemple, en el

repartiment de l'últim concurs: què va fer el Partit Socialista amb la terminat Sud de l'aeroport de Barajas? Assignar-la, canviar allò que havia proposat el Govern del Partit Popular per assignar-la en monopoli al mateix Partit Socialista.

Diu el senyor Labandera: «Home, esperem que arribem a un consens i que votem a favor totes les propostes»; mentrestant, estava ell atacant i criticant el que nosaltres proposem. Nosaltres, evidentment, ho tenim molt clar, ja ho ha dit el nostre president: evidentment, ara es tracta de com afrontem el nou sistema aeroportuari espanyol. No ho perdem de vista: estem intentat entre tots, aquells partits polítics que ens presentem a les eleccions generals, afrontar un nou sistema aeroportuari espanyol, que afecta, evidentment, Catalunya, perquè hi han aeroports d'interès general, evidentment que és així; però no ho intentem circumscriure com si fos un debat del sistema aeroportuari català. És espanyol, amb la qual cosa no podem tractar l'aeroport del Prat diferenciat de l'aeroport de Barajas i altres aeroports d'interès general. Hem de trobar, hem de buscar una posició comuna i hem de buscar la millor gestió, eficaç, per a aquests aeroports.

Evidentment, nosaltres vam mantindre AENA, perquè al nivell d'inversions tan importants que s'havien de fer difícilment hi podia fer front qualsevol iniciativa privada en el seu moment.

A més a més, la gran diferència entre vostès, de la proposta del tripartit i la proposta que ara fa, que feia Convergència i Unió és simplement que la posició majoritària, determinant del consorci ara passa a ser posició majoritària determinant. La i; fixi's vostè: la gran diferència és la i del mig. La traiem, i hi ha un gran acord. Sincerament, no ho entenc; quan te'n vas a l'Institut d'Estudis Catalans i quan vas a buscar el que és «majoria» i el que defineix per «determinant», exactament és el mateix.

Bé, dit això, nosaltres, ja per acabar..., llegiré el nostre model, defensat per Mariano Rajoy aquí a Catalunya, i el que nosaltres implantarem si governem..., a les properes eleccions. Ho vam fer ja en el debat de política general; evidentment, no hi van donar suport. Ho llegiré: «El Parlament de Catalunya insta a reclamar al Govern de l'Estat l'establiment d'un model aeroportuari descentralitzat en què, reservant-se l'Estat la titularitat de les infraestructures i les competències sobre la navegació aèria i seguretat...» –inclús ara mateix hi ha una proposta al Senat del Grup de Convergència en la qual també es demana la competència en navegació aèria; imaginin-se el desconcert que té inclús el Grup de Convergència i Unió–, «que es gestionin els aeroports en règim de concessió per entitats de gestió amb participació privada» –que aquí és la clau–, «amb direcció professionalitzada i sense participació política, amb capacitat de prendre decisions de política comercial, inversions, gestió de *slots*, serveis i amb constitució d'un fons de cooperació per finançar els aeroports.»

El president

Senyor diputat...

El Sr. Llobet Navarro

Moltes gràcies.

El president

Gràcies. Té la paraula, en nom del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, l'honorable senyor Salvador Milà.

El Sr. Milà i Solsona

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, senyor conseller, el nostre grup creu que avui és un dia important, perquè estem desplegant l'Estatut d'autonomia en un dels aspectes que va ser més polèmic en el seu moment i que estava per demostrar quina capacitat tindriem des de Catalunya i, per què no dir-ho també, des del Govern d'entesa de concretar unes possibilitats que es fixen en l'Estatut, que és la intervenció de la Generalitat i com ha de ser la intervenció de la Generalitat en la gestió de l'aeroport d'interès general de l'Estat que tenim a Catalunya, un cop ja està assumida la desclassificació dels altres.

Creiem que ha valgut la pena esperar un mes, i, fins i tot, hauríem pogut esperar dos mesos si amb això aconseguim un ampli consens i sobretot aconseguim una formulació prou explícita, prou detallada, prou concreta i meditada per poder tenir una posició ferma a l'hora de negociar amb l'Estat, que no serà fàcil, quin és el desplegament del model aeroportuari català i espanyol. Perquè som Estat i perquè el model d'estat al qual nosaltres aspirem, i crec que hi pot haver un ampli consens, almenys temporalment, és que les comunitats autònomes com Catalunya també som Estat i podem configurar i prefigurar la gestió, la planificació de les infraestructures d'interès general de l'Estat que estan a Catalunya.

És en aquest sentit que la moció o la resolució creiem que entra perfectament en el detall de què volem i com ho volem fer. Per nosaltres és especialment significatiu aquest caràcter de públic, de preeminència de l'interès públic i de la presència de les administracions públiques de l'Estat, de la Generalitat i de les administracions locals –de les administracions locals–, cosa que mai s'havia plantejat, en la gestió i la planificació de la infraestructura aeroportuària de Barcelona. I això ens permet, per tant, entrar en el detall de la gestió del domini públic, de la programació, de l'adjudicació dels slots i de les principals estructures.

En definitiva, ens permet articular l'aeroport del Prat no com una peça aliena, sinó com un element estructurant del sistema aeroportuari català. És l'element que faltava, és l'element que a més ens permetrà abordar amb una certa tranquil·litat i amb un cert criteri el que ha de ser el futur pla director de l'aeroport del Prat..., de Catalunya, considerant i podent-hi integrar, amb l'adequada ponderació, l'existència d'un sistema català que té en l'aeroport de Girona i en l'aeroport de Reus peces claus que ens poden permetre una certa descentralització interna.

I és important també, avui, que hàgim conegut que per fi Convergència i Unió, i és positiu, es pronuncia cla-

rament per aquest model de gestió pública i no amb el titubeig... (*Veus de fons.*) No ho sé, potser ho vàrem entendre malament... (*Pausa.*) Perdó, ho vam entendre malament, ens va semblar que en un moment determinat, davant l'oferta del senyor Rajoy de privatitzar-ho, s'hi apuntaven. Si no és així, em felicito i ho retirem. Creiem que el paper del consorci amb una representació significativa del sector empresarial català i de les cambres de comerç, etcètera, és no sols suficient, sinó necessari i convenient per tenir una gestió que respongui a l'interès general del país i perquè ens permeti planificar el futur, ho repeteixo, amb un criteri de sostenibilitat.

Jo crec que aquest debat està bé que el fem quan estem parlant d'altres infraestructures. Jo vull lligar aquí, breument, amb el que vaig parlar en nom del Grup d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa en el debat sobre rodalies, quan parlava que al costat de les grans infraestructures de modernitat, de projecció internacional, etcètera, calia que hi haguessin infraestructures d'accessibilitat i de mobilitat interna que fessin més efectius aquests llançadors, aquests trampolins de modernitat i de projecció cap a l'exterior.

La presència determinant de la Generalitat en la planificació d'aquesta infraestructura ens ha de permetre, sens dubte, que les actuacions al voltant de l'arribada del metro, al voltant de la connexió amb el tren d'alta velocitat, la gestió de terminals, la protecció del territori en el seu entorn, etcètera, tingui una plena coherència i no ens trobem, com tantes vegades ens hem trobat, amb decisions preses fora de Catalunya, i sense tenir en compte l'interès de Catalunya i sense tenir en compte tampoc el que és el conjunt del sistema aeroportuari català.

Per tant, avui és una decisió important, avui estem desplegant l'Estatut, avui n'estem demostrant les potencialitats, i si van quedar coses obertes, l'important és que les anem tancant, les anem tancant amb el màxim criteri i amb la màxima autoritat que ens dóna el fet que, avui, aquesta resolució tingui un ampli consens en aquesta cambra.

Moltes gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

El senyor José Domingo, en nom del Grup Mixt, té la paraula.

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. La oportunidad nos ha permitido expresar las dos varas de medir; la anterior moción presentada por nuestro grupo y la propuesta de resolución que se plantea aquí nos deja expresa y vivamente qué condición..., o qué concepción tienen de la política determinados políticos catalanes, algunos de ustedes.

Lo digo por lo siguiente. La materia de aeropuertos de interés general es competencia exclusiva del Estado; quedamos que la Constitución lo dice así claramente. La competencia exclusiva del Estatuto de Autonomía, a la que antes nos referíamos..., se residenciaba la ins-

pección de trabajo y seguridad social en la competencia exclusiva de la comunidad autónoma en materia orgánica y funcional.

Nosotros planteamos para la competencia exclusiva del Estado y para la competencia exclusiva de la comunidad autónoma el mismo modelo, el modelo del consorcio, en un apartado no es aceptado y en otro campo sí es aceptado. Cuando la competencia exclusiva es del Estado se apuesta por el modelo de consorcio, es decir, cogestión administración del Estado y administración autonómica, y cuando la competencia es exclusiva de la comunidad autónoma aquí el Estado no tiene nada que ver.

Nosotros..., Ciutadans es partidario de mantener el sistema de gestión aeroportuaria español, con un subsistema catalán. Y en este sistema nosotros apostamos, efectivamente, por la figura del consorcio, en la que esté presente la Administración del Estado, la Administración de la comunidad autónoma, las administraciones locales en aquellos aeropuertos que estén vinculados a ayuntamientos transcendentales e igualmente los empresarios y los sectores de la sociedad civil representativos, tanto, en los aeropuertos de gestión estatal, de competencia exclusiva del Estado, como en los de competencia de la Generalitat.

Y sería un buen momento, en la ley de aeropuertos que se va a plantear dentro de poco, que esta figura del consorcio que se reclama para la Administración del Estado también se contemple en los aeropuertos de Administración autonómica, con presencia del Estado también en estos. ¿Por qué no? Si estamos defendiendo la existencia de un modelo aeroportuario español, que el espacio aéreo es de competencia exclusiva del Estado y que las infraestructuras sabemos lo que suponen en coste, y hemos tenido una expresión gráfica del importe de las obras en la terminal Sur del aeropuerto. Pues sería bueno que hubiera un modelo de cooperación entre las distintas administraciones y la sociedad civil.

Rechazamos, y ya anunciamos aquí nuestro modelo, el modelo privatizador que presentan otros grupos parlamentarios; no estamos por las privatizaciones de la gestión de los aeropuertos. Igualmente, no acabamos de entender la complicidad que existe entre los grupos de este lado y de este en el modelo de traspasos. Quiero recordar que en la Comunidad de Madrid Esperanza Aguirre está ahora reclamando el traspaso del aeropuerto de Barajas. Es decir, igual que hace ustedes; bueno, algunos de ustedes, no todos.

En definitiva, también rechazamos ese modelo, el modelo de privatización y el modelo de traspaso de los aeropuertos de interés general, porque creemos de verdad en el modelo aeroportuario español, en el sistema de aeropuertos españoles.

En definitiva, en esta materia de aeropuertos ha habido una gran confusión en esta cámara. A pesar del poco tiempo que llevamos –bueno, ya casi un año llevamos en esta cámara–, hemos visto varios escenarios en materia de la gestión del aeropuerto y de la adjudicación, por ejemplo, de los servicios del aeropuerto con ocasión de la terminal Sur.

Recuerdo aquel gran avance que suponía que evidentemente la decisión de los *hubs*, de convertir en un *hub* internacional el aeropuerto, se haría desde aquí; se insistía en ello, y al final ha sido el Ministerio de Fomento, ha sido AENA quien lo ha concretado.

Y al final hemos descubierto, como aquí ya aventuramos en su momento, que no dependía tanto de quién hacía el acuerdo de concesión, sino de los que se presentaban a la licitación. Ha sido eso: la regla del mercado. Porque, en definitiva, el hecho de que hoy en Cataluña no haya un *hub* internacional potente no depende ni de la Administración del Estado ni de la Administración autonómica, sino de las compañías aéreas. Hoy mismo, se viene a saber que Lufthansa descarta el uso del Prat como *hub*. Y hoy mismo, aun cuando tuviera la gestión la Generalitat o la tuviera el Estado, no habría otra solución.

En todo caso, coincidiremos en una cosa: que este, como dice el señor Nadal, el *conseller* Nadal, no es un debate prioritario en estos momentos. Y no sé, sinceramente, por qué ha venido como propuesta de resolución y con tantas prisas aquí.

(Pausa llarga.)

El president

Procedim, doncs, a la votació d'aquesta proposta de resolució sobre la gestió de l'aeroport de Barcelona.

Comença la votació.

La proposta de resolució ha estat aprovada per 116 vots a favor i 17 vots en contra.

Proposta de resolució sobre el nombre de carrils del nou túnel de Vielha (tram. 250-00352/08) (retirada)

El dissetè punt de l'ordre del dia és el debat i votació de la Proposta de resolució sobre el nombre de carrils del nou túnel de Vielha. Presentada per l'illustre senyor Agustí López, té la paraula per defensar-la.

El Sr. López i Pla

Gràcies, senyor president. Diputats, tornem a parlar del túnel de Vielha. Avui és un bon dia per valorar el nyap. Un recordatori esquemàtic, cronològic. El 2002 s'adjudica el túnel; havia de substituir l'obsoleta infraestructura acabada el 1948 i resoldre el dramàtic problema dels camions a la Vall d'Aran. S'ha de fer en tres anys i mig, i es projecte amb tres carrils: un per a cada sentit i un de reversible en funció de la densitat del trànsit; 5.320 metres de llargària.

Alguns episodis d'esfondrament dels falsos túnels produïts durant l'obra ens posen en avís, ens fan aixecar les orelles a polítics pirinencs i veïns. L'obra porta dos anys de retard; sumant pressupostos –«inicial» més «modificados» més «complementarios»–, ens n'anem a 170 milions d'euros, és a dir, vora 30.000 milions de pessetes.

Mentrestant, el 29 d'abril del 2004 s'aprova una directiva europea sobre seguretat dels túnels. Aquest reglament europeu es transposa a les lleis espanyoles amb el Reial decret 635/2006, del 26 de maig, de *requisitos de seguridad en túneles*.

A final de setembre d'enguany, el ministeri anuncia que el nou túnel perdrà un dels tres carrils, en compliment de la legislació europea i espanyola pel que fa a la seguretat en els túnels. Tot això a poques setmanes de la inauguració.

El 27 de setembre ho esbomba el *Diari Segre* en portada a partir d'unes declaracions del senador de CiU per Lleida Ramon Companys. La indignació s'estén per tot Lleida. L'Ajuntament de Lleida, els ajuntaments del Pont de Suert i Vielha, el Col·legi d'Enginyers, la Diputació de Lleida, que hi jugarà un paper molt important, l'opinió pública de la Vall d'Aran es mobilitzen.

El dia 3 d'octubre, com a diputat d'aquesta cambra, jo mateix faig una pregunta oral en plenari al conseller Nadal i em contesta que tal dia farà un any.

Immers en un munt de declaracions creuades destaca la veu d'un enginyer de la Diputació de Lleida que afirma que el conflicte té solució, que es pot reinterpretar el reial decret, aconseguir els tres carrils operatius. El 17 d'octubre, aquest enginyer, envoltat d'una aurèola èpica, viatja a Madrid. Desconec si en tren, ja que viu a Lleida, o amb el pont. El funcionari de la Diputació aconsegueix una victòria tècnica que esdevindrà un acte llegendari a l'Aran i a Lleida. S'alcen veus per canviar el nom del túnel. Ben segur el nom oficial no el canviarem; qui sap si amb el temps el túnel esdevindrà el túnel d'en Regaño.

La ministra es convenç; la història té un final feliç. Els diputats saben, coneixen el nombre d'enginyers de camins de què disposa la Diputació Provincial de Lleida? Sis?, tres?, tal vegada dos? No, senyors: un, un enginyer de camins té la Diputació de Lleida, el senyor Enrique Regaño i Ballarín, un tècnic expert, fins i tot estricte, experimentat, però tan sols un enginyer.

Certament a la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Lleida hi han enginyers; a la Demarcació de Carreteres de l'Estat a Catalunya, carrer Marquessa, 12, a Barcelona, hi han diversos enginyers de camins. El Departament de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya té més d'un enginyer, diversos enginyers, desenes d'enginyers, tècnics molt bregats.

Tornem a l'enginyer de la diputació. Ha projectat mai la Diputació de Lleida algun túnel? No, senyors diputats, mai la Diputació de Lleida ha executat túnels a les seves carreteres. M'acceptaran els diputats que tot plegat fa un tuf, una flaire que ens recorda alguna cosa de rodalies –alguna cosa de rodalies–: túnels que s'esquerden, increments desmesurats de costos, allargament excessiu de les obres.

Es prenen decisions per part del Ministeri de Foment de gran transcendència per als catalans, per als aranesos, sense mesurar-les prèviament, sense consulta al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, als ajuntaments: l'autisme, l'arrogància envers els projectes catalans, la prepotèn-

cia. El Departament de Política Territorial, ja ho he dit, un gol rere l'altre; els han novament agafat amb els pixats al ventre.

Tot això, diputats, és rodalies; a la pirinenca, a l'aranesa. No hi ha tanta gent, és cert; no en parla en Cuní cada matí a TV3, és cert, però és rodalies. En fa tota la pinta; s'assembla molt. Algú, no sé qui, ha fet besonada.

Ara els correus electrònics ens adverteixen que si no ens cal, que no imprimim per no fer la despesa de paper i tinta. Calia de veritat tant de paper i tinta, tant de neguit dels veïns de l'Aran per resoldre un problema tècnic que una ministra assenyada, amiga del Govern de la Generalitat, podia haver resolt «apretant» –ja m'enteneu– els centenars d'enginyers de camins de què disposa? Aquesta dona ens hauria fet la vida més feliç als catalans, ens hauria evitat un mal tràngol.

Per cert, aquesta dona, diputats...

El vicepresident primer

Senyor diputat...

El Sr. López i Pla

És la nostra creu –acabo, senyor... (*Rialles*.) Senyors diputats, sort en té que els catalans i també els aranesos portem la llana al clatell; estem fets a pena. Avui, però, penso que pot rebre una severa amonestació, una targeta vermella del Parlament dels catalans. Que així sia.

(*Alguns aplaudiments.*)

El vicepresident primer

Gràcies, senyor diputat. Ha presentat esmenes, en nom del Grup Socialistes - Ciutadans pel Canvi, Esquerra Republicana i Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, el senyor Francesc Xavier Boya.

El Sr. Boya i Alós

Gràcies, senyor president. Senyor López, vostè a vengut entad ací aué tà presentar ua propòsta de resolució, e, peth tò dera sua intervenció, çò que podem interpretar ei qu' a eth desgust d'aqueri que s'an quedat damb es pancartes dera manifestación preparades e non an pogut gèsser en carrèr perque es administracions auem agut unitat d'acció e capacitat de diàleg.

Vostè, senyor López, li ho dic de veritat, en aquest cas no fa un favor al territori, perquè..., i li diré per què: som tots bons amics del senyor Regaño, admirem el seu treball, però vostè ha obviat totes aquelles administracions que no li ha convingut esmentar. Entre altres, l'Ajuntament de Vielha o el Conselh Generau d'Aran, eh?

Per tant, miri, en aquest cas, el cas del túnel de Vielha, hi ha una lliçó a aprendre, és a dir, que la unitat en l'actuació del conjunt de les administracions del territori ha fet possible el diàleg; un diàleg que el Ministeri de Foment ha acceptat i que ha permès modificar algunes qüestions no banals com la reversibilitat del carril, modificar allò que havia de ser una autovia que vostès, si no ho tinc entès malament, van pactar amb el Partit Popular d'esquenes al territori, i que avui això serà una via

segregada i que per tant també es posa en sintonia amb allò que estan demanant les nostres administracions.

Per tant, nosaltres estem satisfets del resultat de com han anat les coses, perquè en aquest cas el conjunt de les administracions, liderades per partits diferents, l'Ajuntament de Vielha –per cert, amb un alcalde del Partit Popular, que té el seu suport malgrat no haver retirat del constitucional tot allò que significa de retrocés per a la llengua aranesa, que reclamen reconvertir-la en parla–, doncs, amb el lideratge d'un alcalde del Partit Popular, d'un *conselh generau* en mans d'Unitat d'Aran i el PSC i una diputació amb un president d'Esquerra Republicana, hem sigut capaços de tenir aquesta unitat d'acció, fer possible el diàleg amb el ministeri, que com vostè pot imaginar no és tan simple com vostè ha plantejat en aquesta tribuna. I per tant hi ha hagut reunions diverses –reunions diverses– amb el ministeri per tal d'acordar una nova, diguem-ne, aplicació del que eren unes normatives i un decret del mateix ministeri que fixava quin havia de ser el disseny del perfil transversal del túnel. I per tant, miri, les coses, vostè les pot explicar fent-ne una novella i fent-ne una caricatura, però són més serioses que tot això.

I per tant entenc que en aquest cas l'actuació de les administracions i la voluntat del diàleg del ministeri en aquest cas i la rectificació..., no la rectificació del ministeri, sinó la rectificació de l'aplicació i de la mateixa normativa que fixava aquest perfil transversal del túnel de Vielha, ha estat un mèrit de tots. No és avui l'hora de posar-se medalles i segurament tampoc l'hora d'expressar ressentiments d'aquells que efectivament s'han quedat amb les pancartes a casa i les mobilitzacions a punt i que sembla que en aquest cas el que haurien desitjat era una mala solució d'aquest conflicte per tal de poder-ne treure una rendibilitat electoral.

Doncs, no ha estat així, senyor López. Crec que el conjunt de les administracions han actuat correctament; hem fet el que ens tocava fer, i amb la voluntat de diàleg del ministeri avui hi ha una satisfacció general al país que entenc que vostè no coneix, perquè viu a l'altra banda de la vall i per tant a vegades aquesta distància, malgrat que no és gaire, també fa veure les coses d'una forma una mica distorsionada.

Per tant, satisfacció, senyor López; crec que el conjunt de la gent del nostre territori avui està contenta d'haver entre tots sigut capaços de fer reconsiderar al ministeri la seva decisió i haver arribat a aquella solució que tots demanàvem.

Per tant, més enllà dels titulars, de les manifestacions i de les caricatures, crec que el que hem de fer és felicitar a tots aquells –també lògicament el senyor Regaño– que han pogut participar en aquesta decisió encertada.

Gràcies.

El vicepresident primer

Gràcies, senyor diputat. Per Esquerra Republicana, el senyor Jordi Ausàs té la paraula.

El Sr. Ausàs i Coll

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, efectivament, el Grup de Convergència i Unió ha presentat aquesta proposta de resolució sobre el nombre de carrils del túnel de Vielha; una proposta admesa a tràmit el 9 d'octubre per la Mesa d'aquest Parlament, una proposta que ja expressava, literalment així ho diu, la necessitat de mantenir el consens polític de suport al projecte inicial del túnel de Vielha, és a dir, amb tres carrils, i d'actuar de manera unitària en la seua defensa.

De la mateixa manera, una proposta que insta el Govern a dur a terme les gestions necessàries, les gestions oportunes davant del Govern de l'Estat per tal que es realitzin aquests tres carrils.

Doncs bé, som aquí. No cal dir que els arguments expressats en l'exposició de motius d'aquesta iniciativa parlamentària que el senyor Agustí López ha presentat, el diputat pallarès, són compartits pel nostre grup, com crec que són compartits per la immensa majoria, per no dir la totalitat, de membres d'aquesta cambra; l'exposició de motius. I el resultat d'aquest esdeveniment, d'aquests fets, ho demostra.

No cal dir que la reacció de les institucions més directament implicades va ser immediata i va ser resolutiva. Per tant, la Diputació de Lleida, per descomptat, però l'Ajuntament de Vilaller i l'Ajuntament de Vielha, en primera instància, i de manera molt particular, també, el Conselh Generau d'Aran, amb el seu síndic al capdavant.

No cal dir que el paper de la Diputació de Lleida, com dèiem, i del seu president, va ser ferm i va ser determinant. I no cal dir que a dia d'avui, un mes i mig després de la seva presentació, aquesta iniciativa, afortunadament, està totalment superada pels esdeveniments.

I això és el que compta a l'hora de la veritat i això és el que importa. Avui, per tant, no té cap sentit posar a votació aquesta proposta de resolució, superada, com deia, pels esdeveniments.

El senyor Agustí López sap que les gestions dutes a terme han estat exitoses i finalment l'Aran i la Ribagorça tindran una infraestructura moderna i adequada que revertirà, sense cap mena de dubte, en el desenvolupament econòmic i el benestar dels habitants de tota aquesta zona.

Però també és ben cert que no hauríem d'haver arribat a aquesta situació; mai, mai hauríem d'haver arribat a aquesta situació. El Ministerio de Fomento i la seva ministra no haurien d'haver protagonitzat mai, si m'ho permeten, un ridícul tan espectacular. No és justificable, no és justificable de cap de les maneres, que quan era públic i era notori que el túnel de Vielha, el nou túnel de Vielha, tindria tres carrils..., finalment es volia, poques setmanes abans de finalitzar les obres, que en tingués únicament dos. No és justificable que l'Estat tracti el Pirineu català com la ventafocs en matèria d'infraestructures. No és justificable la rellescada de la ministra de Fomento –una més– pel que fa al túnel de Vielha.

Com també és del tot injustificable la situació de paràlisi que pateixen les inversions de l'Estat en el conjunt

del Pirineu. I aquesta és una inversió de l'Estat. El port de Perves –ho saben prou bé, senyores diputades i senyors diputats– segueix avui amb el mateix traçat que fa cinquanta anys, que fa seixanta anys, que fa setanta anys. Els túnels del Cantó ni tan sols figuren en el Pla d'infraestructures de l'Estat.

Amb la implicació de la Diputació de Lleida, amb la implicació del Conselh Generau d'Aran en primera instància i el seu síndic, amb la implicació dels ajuntaments de Vielha i de Vilaller, de manera especial, s'ha corregit una situació que mai s'hauria d'haver produït.

Moltes gràcies, senyores i senyors diputats.

El vicepresident primer

Gràcies, senyor diputat. En nom del Grup Popular, té la paraula el senyor Josep Llobet.

El Sr. Llobet Navarro

Gràcies, president. Il·lustres diputades i diputats, quan ha acabat la intervenció el senyor Boya, hi ha hagut un comentari a la sala en el qual deien que això era una intervenció d'alt caire polític, no?

Jo, senyor Boya, l'he escoltat atentament i m'agradaria llegir-li l'esmena que vostè ha sortit a defensar en nom del tripartit. La hi llegeixo: «El Parlament de Catalunya expressa el seu reconeixement a la feina duta a terme pel Govern de la Generalitat, pel Conselh Generau d'Aran, de la Vall d'Aran, i de la Diputació de Lleida davant del Ministeri de Foment per tal d'aconseguir el traçat de tres carrils en el nou túnel de Vielha.»

A on està l'Ajuntament de Vielha? On està? Vostè surt i critica que el senyor Agustí López no l'ha nomenat, quan és conscient que ho farà a la rèplica, perquè la tenia preparada; això és evident que ho farà.

En la meua interpellació que vaig fer el darrer Ple, en la qual jo vaig interpellar l'honorable conseller Nadal, nosaltres aquí, públicament, vam agrair l'esforç fet per vostè, pel Consell General d'Aran, per l'ajuntament i per la diputació; el que no vam agrair va ser l'esforç de la Generalitat de Catalunya, i també aquí sí que hi és. Ara, la Generalitat sí, vostès també, la Diputació també; tot el mateix color. I l'Ajuntament de Vielha, que va ser un dels primers i pioners a fer el que havia de fer..., i vostè ha sortit i ho ha dit tranquil·lament, i té la capacitat, per no dir un altre nom, de defensar una proposta que l'obvia plenament.

Per tant, el que jo li demanaria és que la retirés, aquesta proposta, perquè no té cap tipus de sentit que vostè la posi ara en votació.

El senyor Ausàs. El senyor Ausàs –bé, i el senyor Boya també ho ha comentat abans– diu: «És que, clar, no s'han fet inversions; es va fer un túnel d'esquena al territori...» Que jo sàpiga, el túnel es va inaugurar al voltant dels anys quaranta, el 44, em sembla, no? La primera actuació seriosa que fa un govern plantejant un nou túnel no només per temes de seguretat, sinó per tot..., el que tot implica la Vall d'Aran, que vostè sap perfectament que la Vall d'Aran durant molts anys vivia

d'esquenes a Catalunya i Espanya, que vivia..., només podia anar a França.

Perquè, clar, si enraonem, com ens deia el senyor Ausàs, de la desinversió que fa el Govern de l'Estat a les terres pirinenques –que té raó, evidentment, hem de millorar-la–, i el túnel de la Bonaigua? De qui és competència? Quin grup parlamentari ha reclamat contínuament que s'aprovi el projecte de construcció del túnel de la Bonaigua? El Grup Popular. I qui l'ha votat en contra? Vostès, contínuament. Això no és desenvolupar el territori? Això no és desenvolupar l'eix pirinenc? No, això no ho és. Ah, clar –clar. La comunicació amb el Pallars, això no importa. O van a França, o van a Espanya. Potser l'interessa més anar cap a Catalunya i Espanya que no anar cap a una altra comarca també de Catalunya.

També, llavors, jo li deia: «Va ser una aposta d'esquena al territori.» Escolti, va ser una proposta única i exclusiva del Partit Popular, amb el suport, evidentment, de Convergència i Unió en aquell moment, després de seixanta-cinc o setanta anys d'un túnel impracticable, insegur i que era un perill per als ciutadans. I aquesta aposta la van fer vostès i quan van arribar al Govern l'endarreriren dos anys. Això és la seva gran aportació: dos anys d'endarreriment, una desviació pressupostària de 150 milions d'euros i, a més a més, aturen el projecte perquè diuen que, clar, hi havia una fallada en la seguretat del túnel. Quan ja, aprovada el 2004, hi ha una directiva, que s'aplica el 2006 i després resulta que quan el senyor Nadal va el mes de setembre a explicar-li a l'alcalde de Viella que no hi haurà dos carrils, resulta que, clar, aquell projecte modificat tampoc servia per a re.

Per tant, vostès, en aquest tema, sincerament, no donin lliçons. No ho han fet bé. I ara, si han rectificat ho han fet perquè, efectivament, no el Govern de la Generalitat els ha ajudat, ni molt menys! –van estar mirant cap a un altre cantó... I el senyor Agustí López quan va fer la pregunta en seu parlamentària, el senyor Nadal simplement li va dir: «Si per motius de seguretat han de ser dos, doncs, seran dos.» I a mirar cap allí. Ve a fer allò de l'exemple de la dita, allò del bisbe i les campanes –després em deia a mi el senyor conseller que nosaltres tocàvem moltes campanes i poca cosa més... No, no, és veritat, si s'ha arribat a una solució és gràcies: a vostès, evidentment; a la Diputació, evidentment; a l'Ajuntament de Viella, i sobretot, també, que també és obvi aquí, a les diferents institucions socials i econòmiques de la comarca i de la província, que jo crec que també pintaran alguna cosa en tot això, no?

I, per tant, evidentment, permeti que li digui que vostè el que ha de fer..., i li demano sincerament que retiri la seva proposta i que doni suport a la proposta que presenta Convergència i Unió, i posteriorment també, com no, doni suport a aquella proposta que ha fet el grup parlamentari que està inclosa en la nostra moció –que no retirarem perquè la volem presentar i que vostès la votin–, perquè efectivament es reconegui el que hem de fer: treballar tots junts per millorar la Vall d'Aran.

Moltes gràcies.

El president

Pel grup parlamentari... (*El Sr. Boya i Alós demana per parlar.*) Senyor Boya? (*Pausa.*) Un minut.

El Sr. Boya i Alós

Per contradiccions.

El president

Un minut.

El Sr. Boya i Alós

Bé, senyor Llobet, només per dir-li que no coneix la dinàmica interna de l'Aran. En tot cas, jo n'he fet menció explícita, cada vegada que he parlat de la tasca de l'Ajuntament de Vielha en aquesta qüestió. I, en tot cas, dir-li que el Conselh Generau d'Aran representa el conjunt dels ajuntaments del territori. I, per tant, quan parlem del Conselh Generau d'Aran estem també parlant de l'Ajuntament de Viella i de la resta d'ajuntaments que han fixat un posicionament que és exactament el mateix que tenia el Conselh Generau d'Aran.

Per altra banda, no cal que li digui que quan parlem de projectes, sigui d'AVE o sigui de túnel de Viella, les herències de la seva gestió són més que evidents.

Gràcies.

El president

Doncs, té la paraula, en nom del Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, l'illustre senyor Francesc Pané.

El Sr. Pané Sans

Senyor president... Senyores i senyors, diputats, diputades, en efecte, en plena crisi de les rodalies de l'àrea metropolitana de Barcelona –per cert, crisi també per a l'entrada dels trens regionals, tot sovint ho oblidem–, el mateix cicló que va provocar aquesta crisi –i que s'anomenava i s'anomena encara Ministerio de Fomento, al capdavant del qual hi ha una ministra que ja és coneguda– va recórrer, dic, aquest cicló, l'Alta Ribagorça i la Val d'Aran.

Faltaven ben poques setmanes per a la inauguració que s'havia previst del túnel nou, del nou túnel que donava accés a la Vall d'Aran des de l'Alta Ribagorça, molt poques setmanes faltaven per a aquella data d'inauguració, i vet ací que apareix, a través del mitjans de comunicació, la mala nova. Sempre havia estat entès que el túnel nou que donava accés a Viella o a l'Alta Ribagorça tindria tres carrils, segurament no suficients en el futur, però com a mínim tindria tres carrils. La mala nova, que coneixem a través dels mitjans de comunicació, diu que només tindrà dos carrils per motius de seguretat, que en canvi eren contradits en altres túnels molt similars al túnel de Viella.

Aquest túnel, en efecte, no ha estat exempt de problemes. El fet que finalment Fomento acabés decidint que en tindria dos, per una raó que no estava prou justificada, com ha demostrat la història, encara afegia més problemes, no només al túnel, sinó al territori. L'anunci

que en va fer Fomento –hem de suposar que dirigit, aquest anunci, per la seva titular– va ser certament, en el territori, sorprenent. Va ser inadvertit, va ser unilateral i, evidentment, no fonamentat. Ni l'Administració aranesa –les administracions araneses–, ni l'Administració catalana no van ser prèviament informats de la reforma, de la reconversió dels tres carrils en dos. La lleialtat institucional, en un tema que és de primer ordre no només per a les terres del Pirineu i singularment per a elles, sinó per a les terres de Lleida i per a Catalunya, si se'm permet, la lleialtat institucional va fallar.

Hi ha una lliçó, que algú que m'ha precedit l'ha feta evident, a aprendre d'aquesta història. És una història que no podem ridiculitzar a mena de conte. És una història important per al nostre creixement, per a les nostres oportunitats de relació no només amb la Vall d'Aran sinó amb França. Què hem après i què podem aplicar a altres conflictes molt similars i ocasionats també pel mateix ministeri? La unanimitat és allò que ha fet repensar una decisió presa i que semblava ferma d'un ministeri. I quan dic «la unanimitat», que va sorgir immediata, no dic que sigui només unanimitat política –que ho era–, no només unanimitat institucional –que ho va ser–, de totes les administracions, també hi va haver la unanimitat immediata del teixit social, el teixit econòmic de les terres de Lleida. Els tres carrils són una realitat, una altra vegada, gràcies a aquesta unanimitat, gràcies a aquesta unitat d'acció, a aquesta unitat de veu. Quan les coses del país, de Catalunya, són prou importants, només les unanimitats les vencen i es poden trobar, i es troben, si la voluntat política és de trobar-les, aquestes unanimitats. Tres carrils, probablement, són pocs, però dos haurien estat el senyal d'un desastre.

Ens queden encara trams de l'eix Pirinenc, en el qual inverteix l'Estat –ha d'invertir-hi l'Estat–, que ens queden encara per construir. El Pirineu no pot tenir tota la dignitat que necessita, no pot ser tot el permeable que necessita, el nostre país, si efectivament no tenim un eix pirinenc acabat i digne.

El president

Senyor diputat...

El Sr. Pané Sans

Creiem que –acabo, senyor president– la proposta de resolució que ens presenta Convergència i Unió no té avui sentit, atès que la unanimitat ha fet possible allò que la proposta de resolució pretenia fer possible.

Moltes gràcies.

El president

Té la paraula, en nom del Grup Mixt, el senyor José Domingo.

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. Ilustres diputados, ilustres diputadas, ha hablado de «lección», ahora mismo, el diputado señor Pané, en ese acento de la *terra* de Ponent que ha sido tan grato escuchar hoy en el Parlamento, al igual que ha sido grato escuchar en *occità* la

intervención del ilustre señor diputado Boya. En todo caso, la lección a aprender es que, efectivamente, se produce la unanimidad cuando hay razón para ella, y en este caso la unanimidad era necesaria, puesto que de lo que se trataba de reparar era una decisión claramente equivocada. La unanimidad de todas las fuerzas políticas se ha expresado en razón de que estábamos ante una resolución, una decisión claramente desacertada, como era aplicar, impulsar dos carriles en el túnel de Viella.

La propuesta de resolución que se somete hoy a debate realmente y ciertamente quizá sea obsoleta, puesto que los acontecimientos la han dejado ya fuera del tiempo. Sabemos, a día de hoy, que el túnel de Viella contará con tres carriles gracias a la presión de las autoridades locales, comarcales..., provinciales, perdón, y de toda la Generalitat. Pero es evidente –es evidente– que esta unanimidad era reclamada por toda la sociedad de la provincia de Lérida.

En esta línea, creemos que a pesar de su obsolescencia es conveniente apoyar la propuesta de resolución, puesto que los términos literales mantienen una cierta razón de ser en la misma. ¿Qué se habla en la propuesta de resolución? En primer lugar, se habla de consenso político. Existe, no hay ninguna razón para negarlo. Aquí mismo, en esta cámara, estamos expresando un consenso político a favor del proyecto inicial del túnel de Viella, con lo cual ninguna razón asiste a aquellos que traten de no votar esta propuesta de resolución. Y también se ha reclamado algo que aquí también se ha expresado con contundencia, que es la voluntad de actuar de manera unitaria. Incluso algún representante de los grupos que dan apoyo al Gobierno ha reivindicado esta voluntad de actuar de forma unitaria.

En definitiva, a pesar de la obsolescencia, la literalidad de la resolución la hace vigente. Consenso y unidad en torno a un proyecto que es aceptado por todas las fuerzas políticas catalanas y por toda la sociedad civil catalana, especialmente la de Lérida.

Igualmente, el segundo apartado también merecerá nuestro apoyo en tanto que lo que se viene a decir en él es la voluntad de que este consenso, esta unidad, no sea alterado en ningún momento. Y de ahí que se inste al Gobierno de la Generalitat a que se convierta en velador ante una ministra que sabemos que precisamente –y hoy tendremos ocasión de ponerlo de manifiesto– no se caracteriza por su buen criterio; se convierta en velador de la actuación del Ministerio de Fomento, habida cuenta de que la experiencia –y buena prueba de ello es la marcha atrás que ha dado en esta materia– hace conveniente que el Gobierno, al igual que otras instituciones, también controle la ejecución de ese proyecto, porque vistos sus antecedentes, desde luego no nos podemos fiar.

Por eso daremos apoyo a la propuesta de resolución de Convergència i Unió.

El president

Senyor Agustí López, es pot posicionar sobre l'esmena.

El Sr. López i Pla

Gràcies, senyor president. Senyor Boya, vostè té la pell molt fina. Hauria d'acceptar que tant el Departament de Política Territorial com el Consell General d'Aran els va agafar amb un pas canviat la informació. Tan sols això. Crec que és una realitat que s'accepta fins i tot de forma global al territori.

Però bé, estic d'acord amb vostè que la unitat d'acció que vàrem tindre totes les forces polítiques –ajuntaments, Consell General, Ajuntament de Lleida, Diputació de Lleida, bàsicament– ha donat un fruit que és positiu, i hem d'aprofundir en aquestes formes de fer molt especialment al Pirineu, que estem mancats de moltes infraestructures.

Després d'insistir en la bona feina del senyor Regaño i també del Col·legi d'Enginyers de Lleida, que són els que van treure, junt amb en Regaño, l'esquerda, diguem-ne, que permetia habilitar el *real decreto* amb la realitat del túnel de Vielha, dir també que estic d'acord absolutament amb el diputat senyor Jordi Ausàs, que aquesta intervenció ha de servir per denunciar i per manifestar que el Pirineu i, concretament, l'eix Pirinenc, està abandonat, que el port de Perves i Viu de Llevata tenen un traçat que jo diria que són anteriors..., ben bé de principis del segle xx, i que la variant entre Adràll i Canturri, entre la Seu d'Urgell i Sort, és una obra molt important de fer-la aviat.

Anunciar-li també que presentaré una proposta de resolució amb dos temes que es van aprovar al Consell General d'Aran, que són la creació d'una comissió d'alcaldes de la Vall d'Aran, els grups polítics, el Departament de Política Territorial i el Ministeri de Foment per conèixer els projectes que té el Ministeri de Foment sobre la nacional 230, i també una altra proposta de resolució perquè el Servei Català del Trànsit respongui..., el responsable de la regulació del trànsit de totes les carreteres catalanes mantingui el gàlib de quatre metres d'alçada al nou túnel de Vielha, per tal que no s'incrementi el transport pesat fins que no hi hagi l'autovia Lleida - Pont de Suert i millora substancial de Vielha - entrada a França.

Finalment diré que estic d'acord amb les intervencions que han dit que la proposta de resolució és, certament, obsoleta perquè el que es proposava està aconseguit, i que, en tot cas, han estat interessants les intervencions per fer un repàs històric de les errades que convindria no tornar a fer en els Pirineus.

Moltes gràcies, senyor president.

(Remor de veus.)

El president

Ha quedat retirada la moció, senyores i senyors diputats.

Passem al següent punt de l'ordre del dia, que són les propostes de resolució números 18, 19, 20 i 21, així com la Moció sobre les infraestructures viàries i ferroviàries de l'Estat a Catalunya.

Totes aquestes iniciatives es tramitaran de manera conjunta en un únic torn d'intervenció de cada grup parlamentari. Aquest torn, el farem de quinze minuts.

El posicionament serà en funció de l'ordre de registre, i, per tant, el primer que sortirà a defensar la seva proposta de resolució serà el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, el senyor Ridao, per situar el debat; seguidament serà el Grup Parlamentari d'Iniciativa; després, Convergència i Unió, Grup Mixt, Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, i, finalment, el Grup Socialistes.

Proposta de resolució sobre els gravíssims problemes que afecten els accessos ferroviaris de rodalia i regionals a Barcelona i sobre l'assumpció de responsabilitats de la ministra de Foment (tram. 250-00399/08)

Té la paraula el senyor Joan Ridao.

El Sr. Ridao i Martín

Moltes gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, el nostre grup parlamentari ja va expressar dimecres passat, durant el debat de la compareixença del molt honorable president de la Generalitat, però també ho ha vingut fent, repetidament, aquests dies, la seva convicció que els centenars d'incidents..., vaja, el desastre sense paliatius que ha afectat i continua afectant el conjunt d'infraestructures de transport ferroviari en aquest país s'explica per diferents circumstàncies, s'explica per la mala gestió, per la imprevisió, per l'absència de direcció política, però també per les presses, per les ànsies electorals.

Dic això d'entrada, perquè no hi voldria insistir més. No hi vull insistir més perquè el nostre grup desitjaria, li plauria, especialment, que el debat d'avui servís sobretot per aportar algunes solucions; algunes solucions que passen per solucions, diguem, immediates, radicals, d'una banda, però, per l'altra banda, també per reclamar un canvi d'actitud de cara al futur, i un canvi d'actitud que vincula diferents administracions, diferents poders públics, el Govern de Catalunya, però especialment el Govern de l'Estat.

I començo, si m'ho permeten, per una obvietat, repetida aquests dies fins a la sacietat, i és que cal de cara al futur invertir les prioritats. Això és, el que cal és restablir el normal funcionament, no només al servei de rodalies, dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, i fer-ho, per descomptat, amb les degudes garanties i amb la màxima seguretat per als seus usuaris, però també per als treballadors i operaris que en aquests moments estan realitzant les obres.

I, per tant, no entestar-se, una vegada més, en l'alta velocitat, que arribarà quan hagi d'arribar, i, de fet, ja hi portem catorze anys, des que es va licitar aquesta obra. No sé si arribarà molt abans del que ens imaginem, com deia ahir el president Zapatero en un programa d'humor nocturn, amb molt sentit de l'humor, negre, en aquest cas; no sabem si arribarà molt abans del que

ens imaginem. I dic jo, encara hi podria afegir que, vaja, probablement no cal córrer, perquè si el TGV arriba com ahir a Valladolid i la ministra diu que va arribar un mes abans, però arriba sense puntualitat, sense velocitat i sense electricitat, com ahir, més val que no arribi, evidentment, abans del que està previst.

Però en qualsevol cas insisteixo que no fem prou amb restablir la normalitat. I aquesta és la qüestió que avui ens porta també aquí. I una qüestió sobre la qual l'altre dia ja vam insistir. I vam subratllar, sobretot, la importància que té en tot el relat del que estem debatent una qüestió molt important, i és la marginació i la discriminació històrica de què ha estat objecte aquest país en matèria d'inversions en infraestructures per part de l'Estat.

Vull dir que si de debò el que es pretén és iniciar, emprendre un nou camí i un camí més just de cara al futur, quan d'aquí, previsiblement, a algunes setmanes, no només s'hagi restablert feliçment el funcionament de Rodalies i també dels Ferrocarrils de la Generalitat, i arribi també, finalment, el TGV a Sants..., doncs, home, el que no podem fer és passar full. Perquè això no ha estat el *Prestige* del PSOE; ha estat una catàstrofe, això sí, però una catàstrofe que és imputable a diferents governs –governos del PSOE, governos del Partit Popular, també amb la complicitat, ni que sigui per omissió d'alguns governos en el passat a Catalunya.

I, per tant, estem davant d'un oblit i un menysteniment sistemàtic cap a Catalunya en matèria d'inversions. I això, ja que està tant de moda parlar de desafecció, això, en definitiva, sí que genera desafecció, perquè la gent –la gent normal, la gent del carrer, la gent que ens escolta, que paga impostos, molt o poc, però paga impostos–, evidentment, es veu estafada perquè el seu esforç no es veu recompensat.

Per això, la proposta de resolució que avui presentem dos grups d'aquesta cambra, Esquerra Republicana i Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, no es redueix a plantejar senzillament com a solució una cosa tan legítima com necessària, això sí, que és la dimissió de la Ministra de Foment, senyora Álvarez; ni opta, per cert, com fa algun altre grup, pel tremendisme i per l'autèntic catastrofisme i per una visió maniquea de bons i dolents.

Nosaltres plantejem, en aquesta proposta de resolució, bàsicament, tres coses, i a més són tres coses que ho fem des de la coherència de dos grups que sempre hem defensat el mateix: primer, inversions; segon, indemnitzacions; tercer, dimissions.

Dic «més inversions», d'entrada, perquè és tant com dir que cal un canvi d'actitud per part del Govern de l'Estat. I, per tant, un canvi d'actitud passa, de forma clara, perquè concreti d'una vegada per totes un pla calendaritzat, per tant, un programa d'execució del seu pla de xoc dels 1.800 milions d'euros, compromès el setembre de l'any passat, per atendre la millora de la informació, per contractar nou personal, per adquirir nou material mòbil, per millorar la senyalització, per millorar tantes coses que avui encara no funcionen.

I, en segon lloc, perquè concreti, també d'una vegada per totes, algunes actuacions que en aquests moments

estan en parador desconegut. I em refereixo a actuacions que són també necessàries per optimitzar el funcionament del servei de rodalies; estic parlant del cinturó orbital, de la connexió entre Sants i el Prat, de la línia entre Castelldefels i Cornellà, del desdoblament Arenys - Blanes; estic parlant també del desdoblament de la C-3 entre Montcada i Vic. I estic parlant també de la millora substancial, també, del servei de trens regionals perquè Catalunya, d'una vegada per totes, disposi d'una autèntica malla ferroviària eficient.

Per tant, voldríem saber, si no és massa demanar, com i quan pensa gastar el Govern de l'Estat els 6.000 milions d'euros que figuren en el seu Pla estratègic d'infraestructures fins a l'any 2020.

I, també, molt important, si no és massa demanar també, si és que la Generalitat de Catalunya tindrà no només veu, sinó també vot en aquestes decisions estratègiques.

He dit que demanem també indemnitzacions i sembla ara que el Govern espanyol opta per fer un «massatge» als usuaris perjudicats amb la gratuïtat. I no hi estem d'acord. Ho diré d'una altra manera: no estem d'acord que això sigui la primera i única resposta, és a dir, insistim –ho vam dir l'altre dia– que el Govern espanyol ha de pagar la factura, i per tant que ha de compensar els milers d'usuaris perjudicats, que ha de compensar també les empreses catalanes perjudicades, les famílies, també, que han vist aquests dies, aquestes setmanes, en forma d'alteració del descans, d'alteració dels seus horaris familiars, d'utilització obligatòria del vehicle privat, de reducció també de la seva jornada laboral, els seus perjudicis.

I això s'ha de compensar. I no només s'ha de compensar, sinó que es pot quantificar, i no hi ha cap inconvenient, des del punt de vista tècnic, per poder-ho fer. Estem davant d'un supòsit claríssim de responsabilitat patrimonial de l'Administració per un mal funcionament d'un servei públic. Vaja, si Ferrocarrils de la Generalitat en aquests moments està preparant un expedient de reclamació patrimonial davant del Govern de l'Estat, és obvi també que els milers de ciutadans perjudicats també ho han de poder fer.

I ho han de poder fer també amb un paper actiu i diligent i amb la màxima celeritat també del Govern de Catalunya. I això vol dir que el Govern de Catalunya ha de poder canalitzar també aquestes reclamacions amb tots els instruments al seu abast, amb l'Oficina d'Atenció al Consumidor, amb l'Oficina, també, de Gestió Empresarial, amb les oficines, també, de benestar. I per tant des d'aquest punt de vista s'ha de posar al servei del poble de Catalunya tots els instruments de què el Govern de Catalunya disposa.

I finalment, dimissions. Cal que s'assumeixin responsabilitats polítiques, perquè tot aquest desastre no pot sortir gratis. I, per tant, no pot acabar impune tot el que ha passat. I no pot acabar impune el fet de no voler escoltar durant molts mesos, el blindatge d'una ministra, el fet d'entestar-se amb el TGV a qualsevol preu o, si es vol, en aquest cas, al preu d'una inauguració o d'una foto, i sense que hagi importat gaire l'esdevenir diari i el sacrifici de milers i milers de persones en aquest país.

I com ho concretem? Ho concretem en forma d'una petició de responsabilitat política i de dimissió d'una ministra, de la Ministra de Foment, senyora Álvarez, per la seva declarada i manifesta incompetència, per les seves males maneres, per la seva lleugeresa també a l'hora d'endossar la seva responsabilitat a altres persones, i finalment, també, per la seva patètica resistència a dimitir.

Encara que sabem, tots ho sabem, que no és l'única responsable de tot aquest embolic. I, francament, la senyora ministra de Foment, ara com ara, tothom ho sap, és un llast, és un rèmor per a Zapatero –ell ho sabrà, no és, evidentment, el nostre problema–, però, és clar, quan es parla de sucursalisme..., avui en tenim, evidentment, una demostració molt palpable en aquesta cambra.

I dues consideracions últimes. Acceptant que els governs no demanen dimissions, acceptant aquesta doctrina, aquesta llei no escrita, aquesta convenció que sembla que s'imposa, bé, jo volia recordar que aquí –aquí– estem en un parlament i això no és el Govern. I en un parlament el que hi ha són –és una obvietat– grups polítics, i el Govern vota –si vota, si ho fa– els dimarts, habitualment, i ho fa al Palau de la Generalitat, no pas en aquest Parlament.

I segona i última consideració. Té cap obligació el Govern espanyol, se sent o s'ha de sentir vinculat políticament per una exigència o demanda de responsabilitats polítiques o de dimissió d'un dels seus ministres? Òbviament, des del punt de vista legal, no. Però té una obligació moral; jo crec que té una obligació moral, i nosaltres creiem, sincerament, que aquesta obligació moral, aquest autèntic imperatiu ètic, no el pot desatendre.

Gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

El senyor Salvador Milà té la paraula.

El Sr. Milà i Solsona

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, el debat d'avui, les resolucions d'avui han de ser, encara que formalment no ho siguin, la conclusió natural del debat que vàrem tenir el dimarts passat aquí. Cal que la ciutadania conegui, en forma de resolucions, quines són les conclusions, quines són les propostes que surten des del seu Parlament per abordar uns problemes, per resoldre unes situacions tan immediates com les causes profundes.

Les resolucions que hem presentat amb el Grup d'Esquerra Republicana, doncs, pretenen, primer, reconèixer la gravetat de les incidències que s'han produït, especialment la interrupció del dia 20 d'octubre, com la crisi més important d'estructures de transport públic que ha patit aquest país.

Segona, deixar clar que aquest Parlament està al costat dels ciutadans i ciutadanes afectats, reconeixent la gravetat de les molèsties que han patit centenars de milers de persones afectades i la seva legítima indignació.

Tercer, reconèixer la gravetat i l'abast dels danys causats als sectors econòmics i socials afectats –com s'ha dit, treballadors, famílies, comerços–, en forma de con-

gestió, en forma de retards, i també els danys causats a l'erari públic de la Generalitat de Catalunya.

Reconèixer, també, que s'estan causant danys al medi ambient en forma d'excessos d'emissions d'òxid de nitrogen, d'ozó, de CO₂, que són perfectament quantificables.

Cinquè, constatar que hi ha hagut improvisació, manca de control en les obres del tren de gran velocitat a la seva entrada de Barcelona, mancances tècniques que s'han posat de manifest en el projecte i en la seva execució, i una direcció política equivocada, tant en els objectius, com en les prioritats, com en els mitjans que s'han emprat.

Sisè, constatar que, alhora, arrosseguem a Catalunya, al voltant d'aquest aspecte, un deficient estat del conjunt de la xarxa de rodalies i de regionals, tant pel que fa a l'estat de les vies, com al de les catenàries, com al material rodant, com a la senyalització.

Com a conseqüència d'aquestes constatacions, al costat de la incomprensió i de la incredulitat general que ha produït als ciutadans, s'ha produït també –i això és potser més transcendent per a la resolució política– un descrèdit injust dels transports públics –potser no se n'ha parlat prou d'això. S'ha estat atacant la línia de flotació del crèdit que han de tenir els sistemes de transports públics, en especial el ferroviari, sent així que aquest no és el culpable, sinó que ha estat víctima d'aquesta deficient actuació. I alhora s'ha perdut, o s'està perdent, la confiança i la credibilitat en les administracions públiques, en els governants i en les institucions polítiques.

Per tant, la resolució constata el dèficit d'inversions públiques en ferrocarril convencional els darrers vint-i-cinc anys i la prioritat que entre uns i els altres han donat, tant el Govern de l'Estat com de la Generalitat anteriorment, cap a tenir una xarxa ferroviària de rodalies i regional especialment vulnerable, insuficient, congestionada, mal dotada de recursos humans i tècnics, i amb un material rodant obsolet. I constata, també, que la Generalitat, l'actual, no ha pogut tenir un control efectiu de les obres, i això, objectivament, ha dificultat l'adopció de mesures correctores, de canvis que s'haurien pogut fer en l'execució, que haurien pogut evitar, o com a mínim atenuar les molèsties, malgrat la constitució d'un Cecof, sempre amb retard i no amb les plenes competències de capacitat consorcial que avui estem demanant.

És per això, doncs, que a través d'aquesta resolució, després d'haver constatat aquests problemes, aquests antecedents, el Parlament ha de reconèixer primer de tot i donar suport a les actuacions que s'estan portant a terme, per part del Govern de la Generalitat, per atendre els usuaris, per garantir la seguretat de les obres, per accelerar els treballs que permetin reprendre amb normalitat el servei de rodalies i de regionals.

En segon terme, ha de reclamar que el Ministeri de Foment reconduïxi la situació, acceleri les actuacions i doni tota la informació a la Generalitat, als ajuntaments, als usuaris, sobre les decisions que s'adoptin, amb la seva participació i amb l'acord de tothom.

Per tant, estem d'acord amb el Govern de la Generalitat que cal quantificar, com ja ha anunciat que està fent el Govern, els danys produïts tant a les famílies, com a les empreses, com al patrimoni i a l'erari públic, i s'ha de reclamar el rescabament per part de l'Administració responsable, que és de l'Estat.

En aquest sentit diem que no n'hi ha prou amb la gratuïtat dels serveis de rodalies afectats, malgrat que sigui benvingut. I, per cert, hem d'aprofitar per reclamar a la ministra, i crec que ho entendre, que aquesta gratuïtat per als serveis de rodalies ha de ser també per als serveis de regionals afectats –per a la gent que ve de Lleida, per a la gent que ve de Tarragona, per a la gent que ve de Reus– per tot aquest corredor, que es troben exactament igual d'afectats. I aquesta mesura, ni que sigui de relacions públiques, de compensació en primer terme, s'ha d'estendre a tots els serveis afectats. La ministra ha de saber que, més enllà de Viladecans i més enllà de Vilanova, existeix Reus, existeix Tarragona, existeix Tortosa, existeix Lleida, i també hi ha gent que ve i va a treballar aquí. I això no treu que hi hagi d'haver una avaluació detallada, concreta, quantificada, detallada de danys econòmics directes causats a les empreses, causats a les famílies, i que això es pugui reclamar i tingui una línia de reclamació efectiva, amb el suport de l'Agència de Consum de la Generalitat i d'altres institucions públiques.

Un apartat fonamental, però és el darrer, que és exigir la depuració de responsabilitats polítiques. Nosaltres primer volem deixar clar en quin cas no demanaríem i per què no demanaríem mai a un president del Govern la depuració de responsabilitats a nivell de destitució d'una ministra, com estem demanant. No ho demanaríem, per exemple, sols pel motiu que s'haguessin produït problemes en l'execució d'unes obres –ho sabem que es poden produir–, ni esvorancs puntuals, ni esquerdes, ni interrupcions en un servei, ni tan sols perquè reguin ara, els treballadors, les vies amb una mànega i sembla que això no agradi, ni perquè hi haguessin filtracions de formigó, el dia 15, a les vies dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, com es va posar aquí de manifest amb grans escarafalls. Senyor Mas, des de Convergència i Unió vostès saben que, en totes les obres públiques –en tenen una llarga experiència– d'infraestructures tan complicades com l'excavació de túnels –per exemple, en la línia 9 i en la línia 5– s'han produït, abans i ara, esquerdes, filtracions, afeccions en l'entorn, que en cap cas han comportat la necessitat d'interrompre definitivament una obra ni desallotjar uns veïns. Això es produeix quan s'afecta l'estructura. Tothom que té obres a casa seva, al costat, i estan enderrocant un edifici, sap que hi han esquerdes, saben que hi han filtracions d'humitats, saben que es poden produir molèsties, però no per això –no per això– se'ls diu, als veïns: «Sortiu corrent de casa que la casa cau.» Això només passa quan s'afecta l'estructura o els fonaments d'aquest edifici.

Per tant, fent-ho, sabent com vostès sabien que aquesta era una incidència evidentment preocupant, com tantes n'hi han a les obres, creiem nosaltres, sincerament, que han perdut molta legitimitat i molta autoritat d'aquesta moral, d'aquesta preocupació que vostè reclamava i que expressava en la seva intervenció davant dels veïns

amb les seves proclames de solidaritat i de proximitat, sabent, com molt bé saben, que aquestes incidències no es poden assimilar al moviment del mur de càrrega que es va produir el 20 d'octubre. I tenen l'obligació de retornar la tranquil·litat als ciutadans i dir-los: «Escolteu, no era el mateix, era una incidència més, és cert», com els ha reclamat Ferrocarrils de la Generalitat.

Miri, senyor Mas, jo no sóc qui per donar-li consells, però permeti'm fer-li un símil; en tot cas, un comentari, crec que m'entendrà de seguida l'exemple. No caigui en l'error d'Otello –no caigui en l'error d'Otello. Sap què li va passar a Otello? Es va deixar entabanar pel xiuxiueig, al costat, d'un Iago ressentit, que li va deixar caure un mocador de Desdèmona –en aquest cas en forma d'informe d'incidències dels Ferrocarrils de la Generalitat del dia 15–, i no es pensi que la voluntat era la venjança, era el ressentiment. I era aquesta, i ho va aconseguir, però sap qui es va emportar per endavant? Es va emportar també per endavant el mateix Otello; vull dir, senyor Mas..., és a dir, tingui-ho en compte això. N'han deixat molts, d'aquests; n'hi han molts, de Iagos, a l'Administració. Se'ls van deixar per aquí, especialment a les empreses públiques. Tinguin-los controlats. (*Remor de veus.*)

Però, per quins motius sí... (*Veus de fons.*) Sí, sí, pensi-hi, pensi-hi. Això..., t'hi trobes molt sovint. El teatre sempre és bo, i més Shakespeare.

Però, per quins motius sí que demanem, per quins motius sí que creiem que val la pena i que és raonable demanar al president del Govern espanyol que depuri responsabilitats tècniques i polítiques al més alt nivell, tant a Adif, com a Renfe, com que destitueixi la màxima responsable, la ministra? Miri, primer, no pel que hem dit abans, no per les incidències, sinó per un plantejament equivocacat en la forma de prioritzar les inversions i de portar la gestió d'infraestructures ferroviàries a Barcelona i a Catalunya, i per haver incorregut en els mateixos errors que havien comès governs anteriors del PP i de Convergència, donant prioritat a aquestes obres i descuidant rodalies i regionals. Ho vàrem dir i ho vàrem explicar a bastament a la intervenció del dimarts.

Segona, per no haver invertit en les millores de seguretat, de senyalització, de millora de material rodant i d'atenció als usuaris de rodalies i de regionals abans o de forma simultània a l'execució de l'AVE. I van veure vostès com havia dit explícitament al Congrés de Diputats que havia optat per aquesta coincidència «a pesar de los problemas y a pesar de las consecuencias». Doncs que les assumeixi. Es va equivocar; que ho assumeixi.

Tercer, per entossudir-se a fer continuar les obres després d'haver pogut constatar la insuficiència clamorosa del projecte, la manca de seguretat en què s'executava i la repetició d'incidències. Cal recordar aquí –i això és gravíssim– que, el dia 19 –divendres– d'octubre, els titulars dels diaris ens deien: «El ministerio se replantea... interrompre rodalies per poder accelerar les obres de l'AVE i que acabi...» «Pero tiene temor a las reacciones.» Per sort o per desgràcia –en aquest cas per desgràcia– van haver d'interrompre-les, perquè rodalies van quedar afectades. Però això era cert. Jo li ho confesso sincerament, els ho confesso, aquest dia és el dia que

vaig decidir que, malgrat que estiguéssim al Govern, Iniciativa i Esquerra Unida havien de dir quelcom, i que fins aquí podíem arribar.

Si arriben a interrompre, com volien, rodalies per fer passar l'AVE i poder acabar abans, es mereixia el que ara s'ha trobat, que és una petició de responsabilitat política.

També, per haver desatès els advertiments que se li van fer. I per haver reconegut i assumit que preferia portar endavant les obres a costa de la seguretat i de la continuïtat dels serveis de rodalies, fins a plantejar-se el que hem vist.

I per la seva –i això també és greu, i creiem que per això aquesta cambra ha de demanar responsabilitats en defensa de les seves institucions– prepotència en haver menystingut –menystingut–, quan no ignorat, les administracions locals, la mateixa Generalitat de Catalunya. Per haver retardat la constitució del Cecof i no haver-li donat tot el protagonisme. O fins i tot per haver pres decisions, com era la construcció d'una terminal provisional al Prat, sense coneixement, no ja del Govern de la Generalitat de Catalunya, sinó del mateix president del seu Govern. O, per què no? –i ho podem sintetitzar així, i ho lamentem molt, però ens va fer mal–: «¿Y qué haces por aquí, Joaquim? ¿Qué haces hoy por aquí?» Es veu que el conseller d'Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya no hi havia de fer res en les seves visites a l'AVE. Ara sí, ara hem d'assumir la responsabilitat. Creiem que és més que suficient! Per aquest motiu, per aquest menysteniment, per aquest prendre decisions que ni el president del Govern sabia, que aquesta senyora hauria d'assumir les seves responsabilitats.

I per últim, o penúltim, per higiene democràtica, per recuperar, ni que sigui en part, una petita part de la credibilitat que hem de tenir els governants i els representants polítics, per demostrar que sí, que quan t'has equivocat, quan t'has equivocat en temes de profunditat, no quan has estat vigilant si la mànega era ampla o curta, i si l'aigua s'ha de tirar d'una manera o altra, que això és frivolitat, sinó quan has pres decisions estratègiques equivocades, quan has programat malament, quan no has dirigit i no has controlat, quan has passat de l'Administració més propera i representativa, que és el Govern de la Generalitat, en aquest cas, per higiene democràtica, ha d'assumir aquest aspecte. Què arreglarà? Recuperació de confiança i, sobretot, per què no dir-ho?, perquè així es farà possible –perquè se suposa que això ho farà possible–, no un canvi de ministra només, sinó un canvi de les formes i de les maneres i dels continguts de les polítiques i les prioritats del Govern d'Espanya en matèria de transport públic a Catalunya, per recuperar el prestigi d'aquest transport i per donar, d'una vegada, prioritat a les inversions públiques al nostre país.

I per què no podem votar –perquè també ho hem de dir, no tenim una altra oportunitat– les propostes de resolució que ens presenta Convergència i Unió i el PP? Els diré per què, molt sintèticament. Perquè vostès són part del problema, no són part de la solució. Vostès estan en l'origen del problema, no se n'amaguin. (*Remor de veus.*) Vostès tenen una part –en tenen una

part— de coresponsabilitat. No poden sortir de *rositas* d'aquest debat. Si estem d'acord amb la diagnosi que hem fet —si estem d'acord amb la diagnosi que hem fet—, vostès també haurien de demanar una petita part d'excuses respecte a com van prioritzar les obres i quin era el seu capteniment un temps enrere.

Per tant, evidentment que assumim que vostès puguin arribar a un gran consens respecte a demanar responsabilitats i respecte a demanar danys, etcètera. Però no estan legitimats, creguin-me, no estan legitimats per posar-se al davant d'aquesta reivindicació (*remor de veus*), per la seva manca de, també —també—, responsabilitat i manca de sentit d'Estat en la forma en què han actuat durant aquesta crisi. Per la contradicció que he volgut assenyalar entre aquest capteniment solemne, responsable, que tenia el senyor Mas, que és cert —«no aplaudiu», «primer la gent», «preocupem-nos», «la seva seguretat», «la seva tranquil·litat», «tranquillitzem-la»... «Senyor Nadal, un informe del dia 15 que diu que tot s'enfonsava», i hi havia hagut una filtració de formigó. Això és un capteniment molt poc responsable. Si de veritat estem al costat de la gent i volem ajudar-la que d'aquest debat en surtin més tranquils, respecte a la responsabilitat dels seus polítics. I diem: «Escolta, hi veiem molts problemes, però el problema greu va ser el del dia 20, el problema greu era de com s'havien fet les coses, per tant, arreglem-ho ara.» I per tant vostès, en aquest sentit, no tenen credibilitat a l'hora de defensar el transport públic, perquè no hi han cregut mai en el transport públic ferroviari. On són les línies de ferrocarril que tindríem en aquest moment en construcció? (*Veus de fons.*) Sí, reconeguem-ho —reconeguem-ho—: els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Molt bé, però es van desentendre de la xarxa de rodalies. Que hi han dues categories d'usuaris al transport públic a Catalunya? (*Remor de veus.*)

El president

Senyores diputades, senyors diputats...

El Sr. Milà i Solsona

...tots són iguals —tots són iguals...

El president

Senyor diputat, hauria d'anar acabant.

El Sr. Milà i Solsona

...i tot passava a Catalunya i era la seva responsabilitat assumir-ho i millorar-ho.

Gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

Senyor Rull...

Proposta de resolució sobre el cessament de la ministra de Foment (tram. 250-00403/08) (retirada)

...en nom del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, té la paraula.

El Sr. Rull i Andreu

Gràcies... (*Remor de veus.*)

El president

Senyores diputades, senyors diputats...

El Sr. Rull i Andreu

Moltes gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, permetin-me que comenci amb dues imatges, amb dues metàfores de quin ha estat el capteniment tant del Govern de la Generalitat de Catalunya i del president José Montilla com del president del Govern espanyol.

Avui, en aquest debat, el president de la Generalitat no només està sol, sinó que és absent d'aquest debat. L'absència ha sigut la constant durant tot aquest procés, que fa massa temps que dura. Un Govern de la Generalitat que no ha estat empàtic, que no ha estat capaç de posar-se a la pell de la gent. Primera imatge.

La segona és la imatge de la frivolitat, del menyspreu, que és la imatge que va expressar ahir el president del Govern espanyol, el senyor José Luis Rodríguez Zapatero, frivoltant, fent comèdia sobre un tema que és important, un tema que és transcendent, que afecta el dia a dia de la gent. Permetin-me senyores i senyors diputats, això simplement és indecent —simplement indecent.

I entro a plantejar, diguem-ne, l'esquema bàsic de la nostra proposta de resolució, que és ben simple. Però, al mateix temps, intentarem explicar quina és la nostra visió de les altres propostes de resolució que s'han presentat.

Responsabilitat de la ministra de Foment, responsabilitat. Per què demanem que cessi de manera immediata del seu càrrec? Em sembla que és el balanç de tota una gestió que no se sustenta i també del suport polític d'un partit que ha preferit prioritzar els interessos del PSOE que no pas els interessos del país.

Primer element de crítica: el no reconeixement d'un problema. I a rodalies hi havia un problema. (*Remor de veus.*) La senyora ministra, el 27... (*Persisteix la remor de veus.*)

El president

Senyores diputades, senyors diputats, si us plau...

El Sr. Rull i Andreu

...el 27 de setembre del 2006, quan ja hi havia un clam generalitzat en el nostre país que el servei de rodalies i regionals no funcionava, en el Congrés dels Diputats diu: «En Cataluña, Cercanías da un servicio bueno.»

Dades del descens de viatgers que pateix Renfe per la mala qualitat de 2005 al 2006: línia C-7 perd el 5,5 per cent de viatgers; C-4, el 4,7 per cent; C-3, el 4,5 per cent; C-2, el 3 per cent; C-1, la línia del Maresme, el 16,2 per cent.

Per què hi ha un abandonament massiu dels usuaris del servei de rodalies? Retards greus, aglomeracions, dèficits en la freqüència de pas dels trens, avaries continuades, deficient estat dels trens, manca de material mòbil, manca d'informació als usuaris, manca d'atenció als ciutadans. Senyores i senyors diputats, això passava durant tot l'any 2006 i el Govern de la Generalitat no hi era i el Govern de l'Estat deia que tot anava perfecte, que tot anava bé. Impossible de prendre decisions en aquest context.

Segon element, l'aprovació del pla de xoc en el moment que tot, diguem-ne, ja ha explotat, en el moment que el servei ha col·lapsat d'una manera efectiva. I el pla de xoc ha estat un autèntic fracàs, no ha permès avançar en l'execució del manteniment de la infraestructura i del control de circulació; no s'han incorporat els trens Civia, que s'havien d'incorporar, i la creació d'unitat d'assistència al viatger no ha solucionat la manca d'informació a l'usuari.

No se sap gestionar adequadament el servei de rodalies. I el problema, senyores i senyors diputats, no és que hi manquessin inversions, que en mancaven, el problema era bàsicament de gestió, d'incapacitat, de no saber anticipar-se, de no saber veure el problema. Perquè a Catalunya no hi havia ningú que els hagués traslladat això i a Madrid no hi havia la voluntat clara de fer-ho.

Senyor Iceta, permetin-me que citi Mercè Sala, la persona que vostès utilitzen per parlar d'una bona gestió ferroviària, hi estem d'acord. Mercè Sala diu: «S'està fent fetitxisme de les inversions. Es diu que durant molts anys no es va invertir, i segurament és cert, però a mi el que no em quadra és que moltes de les deficiències que hi ha no són per manca de grans inversions, el que la gent pensaria. Tu mires les deficiències i veus que si la catenària, que si les senyalitzacions, tot això són obres que són barates. A mi que em perdonin, perquè vaig ser president i aprecio Renfe, però la gent que gestiona Renfe en aquests moments té un problema greu.»

El problema és bàsicament de gestió i directament imputable a la ministra de Foment, aquest és l'element bàsic, aquest és l'element transcendent, i no d'una manera improvisada, sinó premeditada, desmantellant l'estructura de manteniment d'Adif i de Renfe, i això és el que s'ha perpetrat durant tot aquest temps, d'una manera conscient, perquè se sabia que hi havia d'haver el traspass d'aquest servei a Catalunya i es va relaxar a l'hora de plantejar les inversions que corresponien.

Però parlem d'inversions, parlem de compromisos. La tercera metàfora, Teresa Cunillera com a metàfora, la intervenció, si em permeten, absolutament lamentable que va fer en el debat de control al president del Govern espanyol, deia literalment: «Hemos avanzado también en un elemento muy importante, que es que la inversión en Cataluña ha dejado de ser propaganda para ser una realidad.» Això és el que deia Teresa Cunillera, amb tots

els cartells de dir «La alta velocidad llegará el 21 de diciembre.»

Però parlem de números –parlem de números–, de número concrets. El primer any de Govern socialista, pressupost pel 2005, reducció del 43 per cent del pressupost de rodalies a Barcelona. Això té la signatura del senyor Zapatero i de la senyora Álvarez.

Amb resposta a preguntes parlamentàries del Grup de Convergència i Unió en el Congrés: pressupost del 2006, s'executa només el 48 per cent d'allò que està pressupostat a rodalies.

Evolució del trens de rodalies a Barcelona. Si el 2002 n'hi havia 162; el 2003, 168; el 2004, 156; el 2005, 156; el 2006, 164. On són les realitats? On són els plans d'acció concret?

I l'element més clamorós, senyor Nadal, vostè va a Madrid, abans de les eleccions del Parlament de Catalunya i signa un conveni amb la ministra –que contents que estem, que bé que ho fem–, i ens ve pretesament amb una quantitat ingent de diners a sota del braç: 2.363 milions que, teòricament, s'haurien d'invertir en sis anys.

Any 2007, tocarien aproximadament 390 milions per any. Any 2003, 85 milions; any 2007, 85 milions. Li ventilen 305 milions d'euros. Any 2008, pressupostos generals de l'Estat, 106 milions, li ventilen 284 milions d'euros.

Això són realitats d'aquí, i el senyor Milà ens fa un discurs de..., permetin-me, d'extraterrestre. És a dir, aquest és el conveni que signa el Govern de la Generalitat de Catalunya amb el Govern espanyol, i que el Govern espanyol incompleix de manera manifesta. I vostès, mentrestant, li donen suport al senyor Zapatero. És que és inaudit, és que és realment inaudit. (*Remor de veus.*)

I aquesta és la responsabilitat? Què fa el Govern de la Generalitat en aquest sentit? Saben quants anys caldria, amb aquest nivell d'inversió, si agafem com a referència el que Renfe i Adif invertiran a la xarxa de rodalies de Barcelona i de regionals?, saben quants anys tardaríem, si agaféssim la mateixa referència del 2008? Tardaríem vint-i-un anys a poder complir tota aquesta inversió.

I la senyora Cunillera diu: «No, no, escolti, nosaltres propaganda no, nosaltres realitats.» No s'aguanta absolutament per enlloc. I aquesta és la feblesa que tenen.

No es reconeix el problema, no se sap gestionar bé el servei de rodalies, no es fan les inversions que correspon de fer en aquests moments, no en base al no-res, sinó en base al compromís que adquireix el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, el conseller del Govern tripartit de Catalunya.

Quart, les obres del TGV no s'executen de manera adequada, es fan malament, es fan realment malament. I per això el discurs d'Iniciativa, que és un discurs que confronta coses que no es poden confrontar, agafa credibilitat.

És a dir, no es pot dir que rodalies és el tren de la gent i que la línia d'altres prestacions no. Per la línia d'altres prestacions, senyor Milà, no només hi han de passar

els trens que van a Madrid o que van a l'Estat francès, hi han de passar els regionals d'alta velocitat. I això la gent de Tarragona, la gent de Girona, la gent de Lleida, necessita aquest tren que vertebri el país, això és equilibri territorial (*Remor de veus.*) Això és equilibri territorial, però la incompetència d'un govern espanyol fa que algú confronti això i que tingui –i que tingui– el reconeixement de la gent.

I és veritat, perquè s'ha fet molt malament. Si s'hagués fet bé, són dos projectes complementaris de país.

Però per què s'executen malament les obres? Hi ha algú que diu: «No, el traçat era molt difícil.» Danys col·laterals, escolti, apareixen els danys col·laterals, era molt complicat, gestió difícil. Si la humanitat ha estat capaç de construir un túnel sota el canal de la Mànega, vostès creuen que una actuació d'aquestes característiques, si està ben programada, ben planificada, ben executada, no s'ha de fer bé?

Però quin és el problema de fons? El problema és quan apareix el senyor Zapatero i la senyora Álvarez, i diuen: «Ei, 21 de desembre, el tren d'alta velocitat ha de venir el 21 de desembre a Catalunya, el 22 de desembre a Valladolid i el 23 de desembre a Màlaga.» Aquest és el problema de fons, es forcen els terminis, es força la màquina i aquí és quan el servei col·lapsa. El senyor Nadal, el mes de febrer, deia: «Només el 12 per cent de les incidències de rodalies tenen com a causa el tren d'alta velocitat.» Ara en són..., bé, el 100 per cent són, no?, pràcticament ha quedat simplement col·lapsat. Aquest és el problema.

I amb aquesta data vostès hi estaven d'acord, el PSC hi estava essencialment d'acord. I van venir el dia de la festa de la rosa i van ensenyar el seu millor rostre, la seva millor cara. Aquest és el problema.

La subordinació del PSC, no només és incòmoda des d'un punt de vista ideològic, sobretot és nefasta pel dia a dia dels interessos de Catalunya... (*aplaudiments*), perquè col·lapsa els interessos de Catalunya.

I després, davant d'això què tenim? Tenim la passivitat del Govern de la Generalitat, que n'ha estat còmplice de tot plegat. I el senyor Milà ens diu: «Home, vostès posen en qüestió el tema de...» És que és important. Vol que traslladem confiança i tranquil·litat a la gent? Expliquem les coses tal com són.

I sap què s'ha d'explicar? Quan hi ha indicis el dia 15, indicis el dia 18, s'han de prendre mesures cautelars que ningú no ha explicat quines mesures cautelars són. I si són que els trens passin d'anar de cinquanta a trenta per hora, escolti, no són mesures cautelars. Vostès sabien, senyor Nadal, quines eren les actuacions que s'estaven fent en superfície, com s'estava injectant formigó a pressió, com s'estava fent. Ahir el senyor Torres no va tenir la capacitat de dir-ho interpellat pels mitjans de comunicació. Tenen la capacitat de dir-ho vostès? Escolti'm, la seva obligació és explicar com són les coses i donar dades. I ho torno a repetir: i estar al costat de la gent i saber gestionar adequadament la crisi. I en tot el procés indemnitzatori, posin-se davant de tot el procés.

Ferrocarrils de la Generalitat està retornant el preu dels bitllets? Què ha fet l'Agència Catalana del Consum? On

és l'Agència Catalana del Consum? Ha desaparegut. Quina vergonya que hagi de ser el síndic de greuges qui els digui a vostès què han de fer. Perquè aquest Govern no ha estat capaç d'estar al costat de la gent, no ha estat capaç de liderar tot aquest procés.

La ministra ha de dimitir per higiene democràtica, hi estem d'acord; ha de dimitir per trencar una imatge d'impunitat, que no podem acceptar; perquè no ha sabut gestionar adequadament el servei; perquè no ha sabut gestionar l'obra; perquè no ha sabut gestionar la crisi; perquè ha esdevingut prepotent, de dir: «Escoltin, a Barcelona m'hauran de fer un monument.» L'anècdota que vostè ha explicat amb relació al conseller Nadal.

Per dignitat, conseller Nadal, per dignitat, no la seva dignitat personal, la dignitat d'allò que vostè representa, hem de fer un cop de puny sobre la taula, vostès avui han de fer un cop de punt sobre la taula. I l'actitud de menyspreu.

I els he de reconèixer que, ara fa un parell de dies escoltant el conseller Nadal en una entrevista a Televisió de Catalunya, quin sentiment de tristesa, quan la periodista li pregunta: «Senyor Nadal, vostè sabia que el Ministeri de Foment estava construint a corre-cuita l'estació del Prat?» I el conseller diu: «No, no en tenia ni idea.» Després va intentar matisar. No ho sabia l'alcalde del Prat, no ho sabia vostè.

Quin menyspreu institucional. Com volen traslladar confiança a la gent? Liderin, aquesta és la seva obligació, i això és el que nosaltres els plantejàvem, un pacte nacional d'infraestructures, liderar tot el procés amb un gabinet de crisi, liderar tot el procés d'indemnització.

Avui el PSC està més sol que mai. Però aquesta solitud no els afecta a vostès, sinó que sobretot afecta la dignitat de la institució, i afecta una altra cosa: el dia a dia del bon govern en aquest país. Vostès –i acabo amb la darrera metàfora– són la imatge viva de la subordinació, de la mala gestió i, sobretot, la incapacitat d'assumir una cosa que és fonamental en qualsevol àmbit: la dignitat institucional i –permetin-me que acabi– la dignitat nacional d'aquest país.

Moltes gràcies.

(*Aplaudiments en un sector de l'hemicicle. El Sr. Milà i Solsona demana per parlar.*)

El president

Senyor Milà...

El Sr. Milà i Solsona

No, per al·lusions i alguna contradicció en la intervenció...

El president

Té un minut.

El Sr. Milà i Solsona

...que m'ha atribuït. (*Forta remor de veus.*) Perdonin...

El president

Senyores diputades, senyors diputats...

El Sr. Milà i Solsona

És un minut. Senyor Rull, vostè ho ha dit: el conveni és bo; del que es tracta és que es faci complir. Els demano que s'adhereixin a l'esmena que ha presentat el Grup d'Esquerra Unida i Iniciativa al Congrés dels Diputats, que amplia en 100 milions més les inversions en rodalies al voltant de Barcelona.

Respecte al tema del tren... (*Veus de fons.*) Sí, perquè el conveni..., vostè ho ha dit, que era bo. Per tant, nosaltres el defensem, perquè és un bon acord que ha fet aquest Govern. El problema és el ministeri, que no compleix. (*Remor de veus.*)

Segon. Respecte al tema... Vostè ha posat un dit a la nafra, que és el tema aquest del «tren d'altres prestacions», que en diu ara, que vol dir l'AVE famós. Escolti, el problema..., és aquí on plora la criatura. Sap què ens podem trobar? Que és que entre Lleida i Tarragona i Barcelona, el que vostè ha referit que hem de donar servei, i és ben cert, vostè s'ha oblidat que hi han les Borges, que hi ha l'Espluga de Francolí, que hi ha Montblanc, que hi ha Valls, que hi ha Reus, que hi ha Sant Vicenç, que hi ha Torredembarra..., i aquests quedaran marginats en aquest servei si no recuperem i no millorem un servei de regionals, malgrat que hi hagin les «altres prestacions».

Aquest és el tema que vostès ignoren, obsessionats només amb les grans capitalitats. Pensin en aquests centenars de milers de ciutadans que també agafen el tren cada dia i que no quedaran satisfets. (*Algú diu: «Molt bé, Milà!» El Sr. Rull i Andreu demana per parlar.*)

El president

Senyor Rull...

El Sr. Rull i Andreu

Senyor Milà, i mercaderies també, justament per evitar el col·lapse al qual vostès ens aboquen no volent construir vies tan fonamentals com és el quart cinturó. I mercaderies també, senyor Milà.

Jo li he dit quin és el nivell de compliment dels pressupostos generals de l'Estat. Escolti, vostès hi donen suport. És que vostès donen suport al Govern Zapatero, garanteixen l'estabilitat del Govern Zapatero.

I evidentment, en darrera instància, escolti, no són incompatibles. Nosaltres tenim una visió molt més àmplia de les coses. El tren d'alta velocitat, regionals, mitjana distància i rodalies no són incompatibles. Malament, el dia que confrontem les coses. Amb un govern eficient, que sàpiga gestionar, aquest país és imparable, perquè aquestes tres infraestructures poden anar al costat, poden anar en paral·lel. Aquesta és la diferència entre una visió curta de...

El president

Senyor Rull...

El Sr. Rull i Andreu

...país i una visió àmplia.

Gràcies.

El president

El senyor José Domingo, del Grup Mixt...

Proposta de resolució sobre els danys causats per les obres de la línia del tren d'alta velocitat, la determinació de les responsabilitats, les indemnitzacions a les persones afectades i la dimissió de la ministra de Foment (tram. 250-00404/08) (retirada)

...té la paraula.

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. Antes se ha hecho mención aquí: ¿dónde está el *president*? Hoy no está el *president* aquí. Y no está el *president* a pesar de que vamos a hablar quizá de la crisis más importante que ha tenido en los últimos tiempos Cataluña. No estamos hablando de materias menores; estamos hablando de una infraestructura esencial, y así se ha venido reconociendo durante estos meses, para el futuro de Cataluña. No está el *president* a pesar de que se habla de la crisis del AVE, se habla de la crisis de cercanías, se habla de la crisis de los Ferrocarrils de la Generalitat.

¿A quién compete la gestión de todas estas materias? Quizá sea bueno recordar ahora aquel libro que se ha puesto de moda, *Una verdad incómoda*. Hoy, aquí, se va a hablar de una verdad incómoda, muy incómoda, y quizá por eso se van (*rialles*) o no prestan atención, porque les incomoda este debate.

Y les incomoda mucho porque, sin duda, son culpables —y estoy hablando de «culpable» equiparándolo a «responsable»— de lo que se ha hecho aquí, hasta ahora, en Cataluña y de lo que se ha hecho en toda España. Es decir, son corresponsables de la gestión del Ministerio de Fomento, son corresponsables de la gestión del Departamento de Política Territorial i Obres Públiques; en definitiva, son los verdaderos responsables de la tragedia que viven muchos catalanes cada día.

Todo no empezó el 20 de octubre. Todo no empezó el 20 de octubre porque..., aquí se ha hecho referencia por algún otro parlamentario al déficit presupuestario y a la falta de ejecución, pero cifremos cuál era el grado de satisfacción de los usuarios catalanes en el año 2005, por ejemplo, en cercanías y en regionales.

En aquel año el 97,5 por ciento valoraba la puntualidad de Renfe; prácticamente tenía un porcentaje de casi el 100 por ciento, de Renfe, en esos momentos. En aquel año, año 2005, el grado de satisfacción de los usuarios de Renfe en cercanías y de regionales era del 7,8. Desde luego, si hiciéramos una encuesta ahora de satisfacción

de los usuarios de Renfe y de cercanías, desde luego, no alcanzaríamos estas cifras tan adecuadas y tan gratas.

Y ¿cuál es la razón del deterioro de los regionales, de cercanías...? Evidentemente la responsabilidad la tienen muy cercana; la tienen en la gestión que ha venido realizando la ministra de Fomento durante todo este tiempo.

Ayer, con motivo del ensayo del TALGO, del trazado del AVE hasta Valladolid, a preguntas de unos periodistas, dijo la ministra de Fomento: «No me metan en líos.»

Hombre, ¿cómo no la vamos a meter en líos, con el lío que nos ha montado? La vamos a meter en líos. Y hoy la vamos a meter en un buen lío porque ha demostrado que es una mala gestora. Y fundamentalmente esa es la razón por la que ella misma se ha metido en este lío. La cámara hoy únicamente exteriorizará, visualizará..., y esperemos que así sea..., y antes se ha apelado a la unanimidad y la unidad, y esperemos que lo haga con unidad y por unanimidad; sería bueno para Cataluña y, desde luego, para todos los usuarios de los ferrocarriles en Cataluña.

Porque es una mala gestora. Es una persona que externaliza responsabilidades. ¿O es que hemos olvidado, cuando se produce la crisis del AVE, la crisis del 20 de octubre, que la primera respuesta que tiene es imputar a la empresa constructora y decirle: «Usted es la culpable», para, a los pocos días, mantenerla, la empresa y, es más, reforzarla con otras empresas? ¿Eso es una buena gestión? ¿Es que hemos olvidado las continuas apelaciones a la paciencia que ha hecho hacia los usuarios y hacia todo el pueblo catalán, cuando hemos dado un ejemplo inmaculado de resignación incluso? Pudiendo haber encabezado una rebelión cívica, hemos apostado por la prudencia.

En estos últimos tiempos se ha hablado de desafección, por parte del *president* Montilla. ¿Es que hemos olvidado –y aquí se ha hecho mención antes– la desafección de la *presidenta* con el *conseller* de Política Territorial y Obras Públicas? *Desafección*, eso sí que es desafección.

¿Es que hemos olvidado que es una política demagoga? O, si no, ¿a qué viene decir: «Cuando funcionen los trenes los pobres ya se habrán olvidado de los problemas que tuvieron»? ¿Es que hemos olvidado que es una política populista, que ahora viene con un billete gratis durante unos días, durante unas semanas, para tratar de compensar todas sus irregularidades? No, no lo hemos olvidado. Y por eso hoy estamos discutiendo su gestión, su pésima gestión durante todos estos tiempos.

Pero el responsable no es únicamente la ministra de Fomento. El responsable es aquel que la mantiene. En reiteradas ocasiones hemos estado solicitando el cese de la ministra. Pero es evidente que quien mantiene a una ministra tan inepta..., que causa mal, porque causa mal y es por eso por lo que pedimos la dimisión, pero si no dimite ella, quien tiene que ejercer la función de responsabilidad en beneficio de todos es el presidente del Gobierno, el presidente Zapatero. Esto es como un equipo de fútbol. El entrenador no acierta en el planteamiento, equivocadamente, va perdiendo el equipo un día tras otro. ¿Un día gana? Bueno, pero eso no quiere

decir que el equipo funcione bien. Pero el responsable del equipo no es el entrenador; el responsable, el que tiene que adoptar las decisiones, es el presidente del club. Y el presidente del club –y es lo que se pide hoy aquí– tiene que adoptar la decisión trascendental, que es la decisión de relevar a una ministra, pero no porque queramos hacer sangre en esta materia, sino sencillamente porque queremos mejorar la gestión pública, porque queremos mejorar la situación. Y en este caso entendemos que el cese de la ministra sí que contribuirá a ello.

Pero en esta dinámica estamos en un problema de culpas compartidas. No podemos centrarlo solo en el área de la ministra de Fomento. Nosotros entendemos –y así lo hemos manifestado– que en materia ferroviaria en Cataluña se ha producido realmente un procedimiento equivocado en el que todos los que han participado en la toma de decisiones son corresponsables. La culpa, como digo, es compartida.

Es evidente que el trazado –ahora mismo todos coincidimos en ello– no fue un acierto. Lo dicen las propias empresas que han construido y que están construyendo..., y que dicen que es una obra absolutamente difícil: «La más difícil que se nos ha encomendado nunca.» Había otras alternativas y de esto tenemos que corresponsabilizarnos todos –o casi todos.

Pero está claro que podemos llegar a un acuerdo. Y el otro día el presidente de nuestro grupo parlamentario insistía en él, que es llegar a un acuerdo, a un consenso de todos los partidos políticos con el Gobierno del Estado para fijar un nuevo trazado, para fijar un nuevo replanteamiento sobre las cercanías, para fijar un nuevo replanteamiento de la política ferroviaria.

Unidad y consenso, palabras tan repetidas aquí. Pues unidad y consenso es lo que es necesario en esta materia; también en el tratamiento que se ha de hacer en la política de atención a los usuarios y a las personas que han sufrido graves desperfectos en los edificios con motivo de las obras del ferrocarril.

Es aquí donde nosotros también tenemos que incidir. Es necesario que Adigsa, en cuanto que responsable del polígono Gornal, y que tiene muchos edificios, proceda a valorar y a efectuar una lista de afectados por las obras del AVE. Es aquí donde se tiene que preocupar la Generalitat de hacer una relación de afectados, comerciantes y residentes, en las zonas afectadas. Eso sí que es competencia nuestra y se puede hacer.

Igualmente, reclamar los daños. «¿Quién tiene la culpa de todo esto?», decía el otro día una persona que estuvo presente en el debate sobre ferrocarriles en el Pleno anterior. ¿Quién tiene la culpa? La culpa la tienen los gestores que han obrado mal. Pero la solución también la tienen ellos. Y la reparación de los daños es competencia de ellos, y eso es lo venimos aquí a reclamar hoy.

Desde luego, sí que nos encontramos en las antípodas de algunas formaciones políticas que han entendido que el error de gestión es la vía a la independencia. No entendemos que se pueda hacer un aprovechamiento político tan equivocado. Es más, ya tuvieron un ejemplo

hace poco en la manifestación que se celebró el día 29 de octubre, creo que fue, en la plaza Sant Jaume; allí fueron muchos a reclamar independencia, cuando la mayoría de los directamente afectados, los usuarios, pedían soluciones. Denles soluciones. Y desde luego la solución no es la independencia.

Y no es ni la independencia, ni la privatización de Renfe. Y mucho nos tememos que en este proceso, en este proceso de demonización de Renfe, a pesar de que es directamente imputable solamente de casi el 20 por ciento de todas las incidencias... —cuando el propio Ferrocarrils de la Generalitat reconoce incidencias del 11 por ciento, normalmente. Es directamente imputable del 20 por ciento, sin embargo se está focalizando, no en Adif, sino en Renfe, con idea de aplicar una ley del sector ferroviario y la creación de un holding que desde luego no va a ser la solución en los términos que se está planteando y que va a ser causa de graves problemas, de muchos problemas, y ya lo aventuramos, si va en la línea que aquí se ha planteado por parte del *conseller* Nadal.

En definitiva, unidad y consenso, que pasa por el gran acuerdo de todos los grupos políticos, sobre el trazado, sobre las cercanías, sobre la reparación de los daños, sobre los intereses de los ciudadanos y que desde luego no pasa ni por la privatización de Renfe, ni por la fragmentación de esta empresa, como aquí se está planteando en ocasiones.

Unas últimas palabras para decir que este problema —este problema— no lo van a tapar con silicona, es decir, las grietas que están ahora mismo siendo tapadas con silicona en el polígono Gornal no van a ser posibles..., Jornal... (*veus de fons*) —Gornal, perdón. Ya ven que me catalanizo enseguida... (*L'orador riu. Remor de veus.*) Bueno, pues, en Jornal..., Gornal... (*remor de veus*), las grietas de Gornal, eh? —las grietas del Gornal—, evidentemente están siendo tapadas con silicona para tratar de aparentar lo que no es verdad, que es que existen y que no es posible su reparación hasta que se cambien los cimientos, las estructuras. Pues bien, no tapemos con silicona esta crisis y procedamos con consenso y unanimidad a tocar realmente los cimientos que se basan en el gran acuerdo que aquí defendemos nosotros.

Muchas gracias.

El president

Té la paraula...

Proposta de resolució sobre el cessament de la ministra de Foment (tram. 250-00406/08) (retirada) i **Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre les infraestructures viàries i ferroviàries de l'Estat a Catalunya** (tram. 302-00061/08)

...seguidament, el senyor Josep Llobet, en nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya.

El Sr. Llobet Navarro

Gràcies, president. Honorables consellers, il·lustres diputades i diputats, en primer lloc dir que el nostre grup parlamentari a part de defensar la proposta de resolució en què demanem la dimissió de la ministra de Foment, la senyora Álvarez, també defensarem la moció subsegüent a la interpellació presentada per l'honorable senyor Nadal en què tractàvem altres punts, evidentment relacionats amb rodalies i l'AVE, però de diferents àmbits a la resta de propostes.

El fet que tots els grups de la cambra, excepte el Partit Socialista de Catalunya, demanem la destitució de la ministra de Foment, evidencia la solitud i l'aïllament en què viu el Partit Socialista de Catalunya en la defensa de la ministra i, a més a més, evidencia el sotmetiment de les ordres de Zapatero —que, per cert, ahir, amb una actitud frívola enraonava de rodalies en un programa de televisió.

El sentiment ciutadà exigeix responsabilitats polítiques, i mentrestant el senyor Montilla anteposa les seves obligacions com a secretari general del Partit Socialista a les seves responsabilitats envers els catalans, que són els qui veritablement ha de representar. Fins quan, honorable president, protegirà una ministra que és capaç d'afirmar que a Catalunya no hi ha cap caos ferroviari?

Vull recordar que el Partit Popular va ser el primer grup polític que va presentar en seu parlamentària una petició de dimissió de la senyora ministra, bé, més aviat vàrem criticar la gestió de la ministra al capdavant del ministeri, ja que en aquell moment era el criteri permès. Va ser una proposta de resolució del darrer debat de política general, demostrant, el Grup Popular, que ja feia mesos que tenia clar que la dimissió de la senyora Álvarez no era només una necessitat, sinó una obligació del president del Govern. I el temps ens ha donat la raó.

Posteriorment, el nostre grup va presentar una altra iniciativa parlamentària, la interpellació al Govern, amb la voluntat de demanar amb la moció subsegüent la dimissió de la ministra, com avui succeeix, cosa que demostra que el nostre grup en cap moment ha anat a remolc de ningú. Això sí, hi ha una diferència entre una iniciativa i l'altra: la primera, la de política general, no va prosperar ja que hi varen votar en contra els grups que donaven suport al Govern. I la d'avui, encara que no ens votin la nostra moció i resolució, sí que almenys aconseguirem que una proposta surti endavant, que és el que el nostre grup pretenia. Perquè l'important en aquests moments és que d'aquesta cambra surti una proposta majoritària exigint la dimissió de la ministra de Foment, la senyora Álvarez.

Això sí, avui, Iniciativa Verds - Esquerra Unida Alternativa i Esquerra Republicana s'han vist portats per l'onada de la indignació popular i per la iniciativa de partits de l'oposició a fer exactament el que no volien fer. El que pretenen és posar-se medalles, d'acord, però són medalles a la força, perquè a la força han anat a posicionar-se enfront dels Socialistes, dels seus polítics amb els quals comparteixen el poder, i en aquest cas les misèries de la gestió d'una ministra, que encara creu que li posaran estàtues perquè la recordin a Catalunya.

Permeti'm, prèviament, una reflexió crítica a la idea que quan una cosa no funciona en matèria d'inversions, si és de l'Estat, la solució sempre passa per transferir la competència a la Generalitat. Quan la Generalitat és qui enfonsa el Carmel, ningú parla de tornar la competència a l'Estat.

No oblidem que darrere dels errors que s'han comès hi ha la mà dels interessos de la Generalitat i dels ajuntaments, que han tingut molt a veure en les decisions sobre la planificació territorial d'aquestes infraestructures. O és que ens oblidarem de com els alcaldes socialistes deien que era una victòria seva els itineraris que es van pactar amb el Ministeri de Foment? Potser aquests itineraris actuals tenien avantatges des del punt de vista de l'urbanisme local, però a la llarga han provocat altres inconvenients.

També és veritat que intentar en aquests moments, a aquestes alçades, introduir nous elements que puguin reforçar o justificar la proposta de dimissió de la ministra és realment difícil, com vostès comprendran. Si de cas el que seria una novetat és que algú presentés alguna raó per no cessar-la, a part del famós «salir corriendo es de cobardes». A més, hem de tenir en compte que abans-d'ahir vam tenir un debat monogràfic sobre aquesta qüestió en què el nostre president, Dani Sirena, i altres líders polítics ja van esgrimir tota mena de raons que justifiquen la petició de la dimissió de la senyora Álvarez.

També en el Congrés dels Diputats, en la compareixença del senyor Zapatero, el nostre president Mariano Rajoy i d'altres líders de grups polítics van exigir en un ple monogràfic la destitució de la ministra, i en què el senyor Zapatero en cap moment ni va mencionar el nom de la ministra, ni en cap moment va defensar la seva gestió. Qualsevol polític amb una mica de dignitat hagués dimitit.

Sincerament crec que una petició amb tant de sentit comú com la que estem realitzant no ens hauria d'ocupar molt més temps, ja que no és només una petició dels partits polítics, sinó que és una exigència dels usuaris i usuaris de Rodalies, de centenars de milers de ciutadans afectats pels talls de Rodalies. Per respecte a ells i vehiculant la seva indignació el que fem és simplement fer-nos ressò de les seves peticions.

Encara i així destacaria alguna de les moltes raons, moltíssimes raons per a la seva dimissió. Primera, la falta de respecte als ciutadans. Un càrrec públic el que ha de tenir és respecte als ciutadans, i la senyora Magdalena no l'ha tingut. En un programa de televisió va ser capaç de dir que dorm bé, que no li treuen la son les peticions de dimissió, perquè ella era conscient que estava transformant Espanya, «transformant», va dir, «els diferents mitjans de comunicació de transport». Imaginin!, la preparació de la senyora ministra de Foment amb la frase que acabo de dir: diferents mitjans de comunicació de transport. Un menyspreu indignant envers milers i milers de ciutadans que s'han d'aixecar dues hores abans per poder arribar al treball, mentre que la senyora ministra *duerme a pierna suelta*. O aquelles persones, com al Gornal, que no dormen bé, per por a les esquerdes de casa seva. O com també els hi passa

als veïns del Prat, i als de Sants, que no poden dormir pels sorolls de les obres, mentre la ministra *duerme a pierna suelta*.

Només aquesta falta de respecte tan gran seria causa més que justificada per a la seva destitució. Ni Espanya ni Catalunya ens podem permetre polítics que no respecten els ciutadans. Ben al contrari, el Partit Popular sí que va demostrar respecte als ciutadans quan el president de GIF, i ara Adif, va dimitir l'any 2003 per l'endarreriment de l'arribada de l'AVE a Lleida, un fet infinitament inferior a la catàstrofe social que estem vivint ara mateix a Barcelona.

Però què és el que passa? Al senyor Zapatero ni el preocupen els problemes dels ciutadans? Només el preocupen els seus problemes de partit, i les properes eleccions, evidentment. I ara mateix la destitució de la ministra no entra en l'agenda del Partit Socialista d'Espanya, ni de Catalunya. Durant mesos han volgut culpar el Partit Popular del que passava a rodalies, i només cal recordar que la realitat és que el primer pressupost del Partit Socialista, d'Esquerra Republicana i d'Iniciativa preveia un 38 per cent menys d'inversió en rodalies, per exemple.

Els diputats i diputades que a l'alçada d'aquesta intervenció puguin estar dubtant de l'oportunitat o no d'ella, pensin què farien el Partit Socialista i altres partits nacionalistes si aquesta obra l'estigués realitzant un govern del Partit Popular i en lloc de la ministra Álvarez fos Álvarez-Cascos. Què és el que estarien dient, què és el que estarien fent? Per tant, en cap moment ens treguin legitimitat, perquè nosaltres ho fem, perquè veritablement vostès no serien tan respectuosos com nosaltres ho estem sent.

Segona, la clara desautorització de Zapatero, el president, a la ministra en la visita a Hospitalet. Abans cal puntualitzar que la visita va ser equivocada, oportunista i electoralista, primer perquè hauria d'haver anat en un dia laborable i segon perquè hi hauria d'haver anat a l'altre costat de la via, al Gornal –on hi ha els veritables problemes de les obres de l'AVE–, i no haver posat un cordó de seguretat per impedir que els afectats s'acostessin, i a sobre enviar-hi un autobús per aplaudir com en èpoques pretèrites. Assenyalar que venir sense la ministra i el secretari d'Estat evidencia la seva poca i nul·la confiança. Avui només el president Montilla, i el senyor Nadal, vostè, accepten sortir a la foto amb la senyora ministra. Per tant, la pregunta és clara, si Zapatero no vol ni sortir a la foto amb la ministra, ni confia amb la ministra, per què no la cessa? A més a més, el menyspreu va ser absolut, ja que la persona que va rebre al senyor Zapatero va ser el mateix president de l'empresa, que sembla que era el culpable de tots els problemes, segons la ministra. Té alguna lògica tot això? Cap.

Tercera, constants improvisacions. Ens referirem, per exemple, als continus canvis de data de restabliment del servei de rodalies. L'última, l'alternativa de posar en servei dues de les tres línies el proper cap de setmana, que ha originat que el mateix president de l'Entitat Metropolitana de Transport, senyor Poveda, socialista, digui textualment: «Los que no pedimos la dimisión de la ministra la acabaremos pidiendo.» Els mateixos alcaldes metropolitans estan farts de la senyora ministra,

illustres diputats i diputades. O la construcció de l'estació fantasma del Prat, una construcció amagada des de la Generalitat, de l'Ajuntament i del mateix secretari d'Estat –i el mateix conseller ho ha reconegut–, amb un menyspreu absolut envers a vostè i a la institució que vostè representa.

Quarta, negar la possibilitat d'indemnitzacions als afectats. Creuen que regalant bitllets podem fer callar els ciutadans? Això és un insult. Hem de tenir en compte que actualment, no només el Partit Popular i altres forces polítiques demanem que els usuaris, els ciutadans i empresaris afectats tinguin dret a rebre indemnitzacions per part de l'Administració, sinó que el mateix síndic de greuges ja ho està demanant. I, per tant, el que no té cap lògica per part del ministeri és obviar la responsabilitat que tenen. Aquesta demanda és un clamor popular i no pot venir el ministeri a compensar només amb bitllets fins a l'arribada de l'AVE a Barcelona, sinó que el que els afectats volen és una reparació dels danys econòmics i morals produïts.

Per tant, crec que en base a l'expressat en la meua intervenció, més tot el que s'ha dit fins avui, és més que justificada la petició de la dimissió de la ministra, i esperem, que era un acte de responsabilitat vers els ciutadans, que el Partit Socialista hi voti a favor.

Dit això, altres parts de la moció tracten qüestions com la periodització del restabliment de rodalies, amb totes les garanties de seguretat, ja que la seguretat és el primer, tant per als ciutadans, com usuaris, com per a treballadors, però el que ens comença a estranyar és la tardança a restablir rodalies en lloc d'allò que deien l'alcalde Hereu i el secretari de Mobilitat, que deien que abans del 20 d'octubre segurament podríem començar a plantejar-nos un pla *b* per si s'aturaven rodalies. Nosaltres el que preguntem és, les dues preguntes que ens fem: es continua prioritant la foto de la inauguració? Estem vivint un pla *b*? Esperem de veritat que no sigui així.

El Grup Popular, en un altre punt de la moció, exigeix l'aturament de les obres de l'AVE. L'exigeix per dos motius, en primer lloc perquè creiem que s'ha de revisar el tram no construït, aplegant nous protocols, nous estudis geològics que garanteixin la seguretat de l'obra. Així mateix s'hi va referir el president de la Generalitat.

I en segon lloc, aturar les obres, per revisar tot allò que s'ha fet, perquè creiem que a causa de les presses amb el tall de cinta del senyor Zapatero del dia 21 les coses no s'han fet bé, i per tant ens n'hem d'assegurar. No podem permetre un altre Carmel.

El darrer punt de la moció és la petició que s'aturi el túnel de l'AVE pel centre de Barcelona; petició, com l'anterior, plena de sentit de comú, en què no només el patronat, sinó molts experts, enginyers, etcètera, han dit obertament que fer passar el túnel per sota la Sagrada Família és una temeritat. I d'aquí el compromís del Partit Popular, en boca de Mariano Rajoy, que si el Partit Popular guanyés les eleccions no es construiria el túnel per sota d'ella.

A més a més, el que va succeir al Carmel i el que ara passa a l'Hospitalet amb el túnel de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en cap moment ajuda a dis-

sipar les pors i la desconfiança dels ciutadans afectats. I si a més el conseller Nadal té l'ocurrència d'afirmar el següent: «Creiem que el traçat entre Sants i Sagrera s'ha de fer amb un ens que englobi a tots. No volem ser convidats de pedra, sinó que volem ser coresponsables. O es fa d'aquesta forma, o l'Ajuntament i la Generalitat tenim molts dubtes sobre la seva construcció» –entre cometes–, si el Govern de Catalunya dubta de la capacitat del Govern de l'Estat de fer les obres bé, què no pensaran els ciutadans, senyor Nadal?

Simplement, el que demana el Partit Popular és que s'aturi l'adjudicació del túnel per sota de Barcelona fins a les properes eleccions generals, per tal que el nou Govern pugui decidir i, per tant, no estigui lligat de peus i mans.

També en aquest cas demanem que els diferents grups parlamentaris siguin coherents amb el que voten en altres institucions, com l'Ajuntament de Barcelona, ja que seria del tot incomprensible per als ciutadans i ciutadanes que un dia diguin una cosa i un altre dia en diguin una altra.

Acabo, senyor president. Il·lustres diputades i diputats, el que demanem és un acte de responsabilitat per part del Partit Socialista envers la ciutadania i, per tant, que votin a favor de la dimissió d'una ministra ineficaç, incapaç, prepotent i incompetent per gestionar el ministeri.

Moltes gràcies.

El president

El senyor Miquel Iceta, en nom del Grup Parlamentari Socialistes - Ciutadans pel Canvi, té la paraula.

El Sr. Iceta i Llorens

Gràcies, senyor president, i senyores i senyors diputats, i agraeixo el que interpreto com una cordial benvinguda a la tribuna per part del principal grup de l'oposició. Pujo a la tribuna per manifestar la posició del nostre grup davant de les propostes de resolució presentades i per anunciar el sentit del nostre vot. I m'havia promès a mi mateix que em cenyiria estrictament a la intervenció que m'havia preparat, però crec obligat fer alguna consideració, que, creguin-me, està feta des del màxim respecte a les posicions de tots els grups, interpretant el que em va semblar que era l'esperit ahir del líder de l'oposició, quan va demanar als membres del seu grup que no aplaudissin, en el sentit de donar a un debat sobre un tema que afecta tan directament tants ciutadans la solemnitat, el rigor i la manca de partidisme que l'haurien de presidir. I en aquest sentit intentaré ser molt fidel a aquest esperit.

Però permetran que amb el màxim respecte els digui, per exemple: jo no negaria mai la dignitat nacional a cap grup d'aquesta cambra, a cap ni un, perquè no em crec amb dret a fer-ho, perquè no crec que ningú tingui el dret a fer-ho. Ni ho he fet quan Convergència i Unió governava, ni quan va tenir un acord amb el Partit Popular en la investidura del senyor Aznar o amb la gestió d'Álvarez-Cascos.

Segona qüestió que els volia comentar: s'han posat d'argument d'autoritat unes afirmacions de la meua companya Mercè Sala, i jo li he de dir que jo accepto l'autoritat de Mercè Sala en temes ferroviaris, totalment. També quan va dir que governs anteriors no van voler el traspàs de rodalies; també quan va dir que el procés de millora de les rodalies es va interrompre, lamentablement, l'any 96.

He de dir-los que avui també des del meu escó i amb la presidenta del meu grup, que compartim comentaris sobre el desenvolupament de la sessió, hi ha hagut un moment que m'ha sortit una frase que deia: «Tanta coherència m'aclapara» –i l'he compartit amb algun diputat de la cambra. La de tothom. Per exemple, avui podem saludar amb satisfacció que per primera vegada el Grup Mixt demani la unanimitat en defensa de l'interès de Catalunya; crec que val la pena subratllar-ho i potser reclamar-ho en altres ocasions que també ho poden requerir, com la defensa d'un estatut aprovat pel poble català, per exemple. També la coherència d'alguns que titllen de sucursalistes els seus companys de govern i amb els quals es presenten plegats a les eleccions al Senat. Tanta, tanta coherència m'aclapara.

S'ha dit per part d'alguns intervinents que el president no hi és. Jo crec que tothom ho sap, però, per si no ho sap, doncs, sabran que el seu grup parlamentari sí que hi és i que ell està exercint d'amfitrió, en nom del país, de la cimera de l'Assemblea de Regions Europees amb Poder Legislatiu.

I, ara sí, passo al que volia dir, i em sembla que he mantingut, i a més per no, entre cometes, «abusar» del fet de ser l'últim a intervenir en el debat..., fer algunes consideracions de les quals ningú es pot haver sentit especialment ferit o, com a mínim, igual de ferit que el nostre grup en escoltar la resta d'intervencions.

En política, anar a contracorrent té poc rendiment a curt termini; prou que ho va comprovar el nostre grup en la llarguíssima tasca d'elaboració del nou Estatut –i penso en la Lúdia Santos. Dic això perquè alguns es poden preguntar, de forma ben legítima, per què avui el Grup Socialistes ha decidit, conscientment, anar a perdre una votació sobre un tema que ha causat tanta alarma social, legítima, justificada plenament, però que al cap i a la fi no tindrà cap mena de conseqüència pràctica. Per això creiem que és important fixar amb claredat la nostra posició i proporcionar els arguments que la sustenten.

Nosaltres votarem en contra de les peticions de dimissió de la ministra de Foment, però ja els anuncio que votarem a favor dels dos primers punts de la proposta de resolució presentada pels companys d'Esquerra Republicana de Catalunya i d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, i per tant demanarem la votació separada del tercer punt; creiem que allà es fixa el que nosaltres entenem que hauria de ser la decisió unànime d'aquest Parlament. Però, els deia, votarem contra del tercer punt de la proposta de resolució presentada pels nostres companys i de les propostes similars presentades per altres grups de la cambra.

La primera raó, de les dues que els donaré, és perquè creiem que no correspon al Parlament de Catalunya erigir-se en instància de control polític del Govern

d'Espanya. I no pensin que aquesta és una raó de tipus formal, no: és una raó profundament política; d'altra banda, no seré jo qui tregui mèrit als arguments de tipus formal, que en un estat de dret esdevenen gairebé sempre qüestions de fons. Els governs sols responen davant de la cambra que ha fet confiança als que els presideixen. Això no vol dir que des d'altres instàncies polítiques no es pugui exercir la crítica, però el que al nostre criteri, en la nostra opinió no es pot és pretendre apropiat-se d'una funció de control polític que no ens correspon. I convindran amb nosaltres que una exigència de dimissió és una clara funció de control polític.

Quina seria la nostra reacció si el Congrés dels Diputats o les Corts Valencianes, per posar-ne dos exemples, exigissin la dimissió del nostre..., va, conseller de Cultura, posem per cas? És una reflexió, i són exemples; per tant, no me'ls agafin al peu de la lletra, perquè desitjo al conseller de Cultura que segueixi fent per molt de temps la magnífica tasca que està fent. D'altra banda, si algú que no li toqués en demanés la dimissió, no li faríem cas, evidentment.

Per què es pensen, senyories, que el Parlament de Catalunya, almenys des del 80, no ha reclamat mai la dimissió d'un ministre o d'un president del Govern d'Espanya, que sembla que ja apunta algun grup de la cambra? Algú pot pensar que no ho ha fet perquè no hi han hagut motius per fer-ho. Jo no ho crec així. Jo crec que el Parlament mai no ha exigít la dimissió o el cessament d'un ministre perquè no havia de fer-ho, perquè no pot fer-ho, perquè no està en el seu àmbit de competències fer-ho, senyor Sirera. Tampoc no ho han fet els successius governs de la Generalitat, no perquè no hagin mantingut de vegades una posició crítica o una forta disparitat de criteris respecte d'un ministre, sinó perquè el respecte i la lleialtat institucionals, l'eficàcia política i fins i tot el sentit comú així ho aconsellen.

Sigui dit de pas, i en to menor: m'ha sorprès moltíssim comprovar com cap dels grups de la cambra que plantegen avui la votació d'exigir la dimissió de la ministra de Foment, cap ni un no ha plantejat aquesta votació en el Congrés dels Diputats, que és on toca. Aquests grups tenen representació al Congrés –no tots: un no–, alguns d'ells fins i tot tenen grup propi, però allà no han provocat una votació en el mateix sentit que la que avui ens porten. És, com a mínim, sorprenent.

Per tant, primera raó: en el nostre judici, en la nostra opinió, no correspon a la cambra catalana prendre una decisió com la que avui, n'estic segur, prendrà. I aquest argument que els donem, almenys per nosaltres, val per avui, per demà i per demà passat i l'altre, governi qui governi, aquí i allà.

Més lluny ens portaria la reflexió sobre si enfortim o afeblim les institucions, sobre si les apropem o les allunyem de la ciutadania, quan les forcem a prendre decisions que no estan en el marc de les seves competències i que, per tant, no tindran efecte pràctic. Això ens portaria molt lluny, perquè, evidentment, el nostre grup no vol restar valor a l'assumpció de responsabilitats polítiques. No estem dient això; estem dient portar a una institució una decisió que no està en el seu àmbit de competència.

Segona raó, també d'ordre polític, i aquesta ja més entesa en l'àmbit estrictament polític. Ningú no dubta que estem davant d'una situació de col·lapse de les infraestructures ferroviàries, sobre la qual hi ha responsabilitats evidents; en vam parlar dimarts. Hi ha responsabilitats d'anteriors governs, i per tant dels que els donaven suport, i també, lògicament, hi ha les responsabilitats de l'actual Govern d'Espanya, més importants, precisament, perquè els fets s'estan produint ara i aquí. I són aquestes les que ens porten a aquest debat.

Aquestes responsabilitats les ha assumit en primera persona el president del Govern d'Espanya; ho ha fet a peu d'obra i davant dels veïns, i ho ha fet també davant del Congrés dels Diputats, en un debat monogràfic que tots vam poder seguir i del qual avui es poden consultar les actes. El president Zapatero ha assumit responsabilitats i s'ha compromès a resoldre el problema creat i rescatar els afectats i, en el marc de les seves competències, ha decidit mantenir en el seu càrrec la ministra de Foment. Algú es preguntava: per què ho fa? Se li hauria de preguntar a ell allà on toca, i es pot fer.

Nosaltres tenim la màxima confiança en el president del Govern d'Espanya. Entenc que això pugui ser una cosa només compartida pel Grup Socialistes; ara, els ho dic, és una confiança compartida també per molts ciutadans i ciutadanes de Catalunya, i relativament aviat podrem veure fins a quin punt. Si el president Zapatero ha posat par davant de qualsevol altra consideració la solució als problemes creats, també ens té al costat per assolir aquest objectiu.

Per tant, per aquestes dues raons que he explicat, votarem «no» a les propostes de resolució abans esmentades i, en canvi, donarem suport als dos primers punts de la proposta de resolució presentada pels nostres companys d'Esquerra Republicana de Catalunya i Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa.

Moltes gràcies, senyor president, senyores i senyors diputats.

El president

Doncs, acabat el debat, cridarem a votació.

Pausa llarga.)

A efectes d'ordenar la votació, em consta que hi ha una petició de votació separada de la proposta de resolució dels grups parlamentaris d'Esquerra Republicana i d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa. Votaríem els tres punts per separat...

També de la moció del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, senyora Mejías...?

La Sra. Mejías Sánchez

Sí, senyor president. Mantindríem la lletra c només del punt 2.

El president

I el punt 3 també, o no?

La Sra. Mejías Sánchez

No, el punt 3 el retirariem.

El president

O sigui, només quedaria el punt 2...

La Sra. Mejías Sánchez

Només quedaria, del punt 2, la lletra c.

El president

Votaríem, per tant, només això, eh?...

La Sra. Mejías Sánchez

Sí.

El president

...de la moció.

(El Sr. Pujol i Ferrusola demana per parlar.) Senyor Pujol.

El Sr. Pujol i Ferrusola

Senyor president, del punt c, precisament del Partit Popular, votació separada de «més segures...», al final de tot...

El president

Perdó?

El Sr. Pujol i Ferrusola

Punt 2.c.

El president

«Cercar alternatives més segures.»

El Sr. Pujol i Ferrusola

«Més segures...», concretament.

El president

Separar aquesta frase?

El Sr. Pujol i Ferrusola

Sí, senyor. «Més segures» estrictament, només.

El president

Ah!, «més segures».

El Sr. Pujol i Ferrusola

Gràcies.

(Veus de fons.)

El president

Això ho ha d'admetre el Grup Popular, eh?, votar separatament això. *(Pausa.)*

Doncs bé, començarem votant, en primer lloc, la proposta de resolució presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya i el Grup Parlamentari d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa. I votarem en primer lloc el punt número 1.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 69 vots a favor i 64 vots en contra.

Votem seguidament el punt número 2.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 69 vots a favor, 16 vots en contra i 48 abstencions.

I, finalment, votem el punt número 3.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 96 vots a favor, 36 vots en contra i 1 abstenció.

Votem, seguidament, la proposta presentada pel Grup Parlamentari de Convergència i Unió. (*El Sr. Rull i Andreu demana per parlar.*) Sí, senyor Rull?

El Sr. Rull i Andreu

Sí, moltes gràcies, senyor president. El nostre grup retirarà aquesta proposta de resolució. És evident que s'expressa en termes similars a la resolució que acabem de votar ara. A nosaltres no ens preocupa quin instrument utilitzem a l'hora de perseguir, a l'hora d'assolir un objectiu que considerem adequat, en aquest cas la reprovació de la ministra de Foment.

Gràcies.

El president

Queda, doncs, retirada aquesta proposta de resolució.

I votem seguidament la proposta de resolució presentada pel Grup Mixt. (*El Sr. Domingo Domingo demana per parlar.*) Senyor Domingo...

El Sr. Domingo Domingo

Muchas gracias, señor presidente. Nuestro grupo, a la vista del desarrollo de los acontecimientos en este pleno, también procede a retirar nuestra propuesta de resolución.

El president

Queda, doncs, retirada aquesta proposta de resolució.

Seguidament votem... (*La Sra. Mejías Sánchez demana per parlar.*) Bé, doncs, la senyora Mejías em fa l'efecte que no ens deixarà votar...

La Sra. Mejías Sánchez

Gràcies, senyor president. Com entenem que el contingut de la nostra proposta també ha quedat subsumit amb la votació que s'ha produït ara, també n'anunciem la retirada.

El president

Doncs retirada queda.

I ara sí que votem la moció. La moció ha quedat només en el punt 2.c, i els recordo que també hi ha dues votacions, fins a «alternatives», deixant de banda l'expressió «més segures». Per tant, votem primer el contingut del punt 2.c fins a «alternatives».

Comença la votació.

Ha quedat rebutjada per 64 vots a favor i 69 vots en contra.

No sé si té cap sentit votar una frase que no tindria lògica. Per tant, decau aquesta votació.

I s'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a tres quarts d'una del migdia i nou minuts.