



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Sessió núm. 10 i 11 / CTH / 19.03.2025

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\10i11CTH\

Fitxer 10i11CTH1

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

Comissió de Territori i Habitatge

Sessions 10 i 11, dimecres 19 de març de 2025

Presidència de l'Il·lm. Sr. Joaquim Calatayud Casals

Sessió 10 de la CTH

La sessió de la Comissió de Territori i Habitatge (CTH) s'obre a ****. Presideix Joaquim Calatayud Casals, acompanyat del vicepresident, Albert Salvadó Fernández, i del secretari, Francesc Jesús Becerra Ramírez. Assisteix la Mesa el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

Hi són presents [José Ignacio Aparicio Ciria](#), [Eva Candela López](#), [Neus Comes Pon](#) i [Manel Ezquerro Tomàs](#), pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; [Glòria Freixa](#) i [Vilardell](#), [Montse Ortiz](#) i [Martí](#) i [Salvador Vergés](#) i [Tejero](#), pel G. P. de Junts; [Ester Capella](#) i [Farré](#) i [Lluïsa Llop Fernández](#), pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; [Àngels Esteller Ruedas](#) i [Eva García Rodríguez](#), pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; [Andrés Bello Sanz](#), pel G. P. de VOX en Cataluña; [Lluís Mijoler Martínez](#), pel G. P. Comuns; [Dani Cornellà Detrell](#), pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i [Rosa Maria Soberana](#) i [Bonet](#), pel G. [Mixt](#)[membres comissió].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Compareixença de Pau Villòria, exsecretari general de Territori i Sostenibilitat, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre el concurs públic de venda de l'empresa pública Aigües Ter Llobregat el 2012 (tram. 357-00158/15).
2. Compareixença de Lluís Recoder, exconseller de Territori i Sostenibilitat, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre el concurs públic de venda de l'empresa pública Aigües Ter Llobregat el 2012 (tram. 357-00159/15).
3. Compareixença d'Andreu Mas-Colell, exconseller d'Economia i Coneixement, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre el concurs públic de venda de l'empresa pública Aigües Ter Llobregat el 2012 (tram. 357-00160/15).

El president

Diputats i diputades, bon dia a tothom. Donem inici a aquesta comissió.

I com pertoca, inicialment, demanar si hi ha substitucions als diferents grups polítics. PSC?

José Ignacio Aparicio Ciria

Bon dia, president. Per part d'Eva Candela, que no estarà, tenim el diputat Jordi Riba i Antoni Poyato per Manel Ezquerro.

Gràcies.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Entenc que no hi ha cap grup més que faci cap substitució.

Compareixences

357-00158/15 a 357-00160/15

I, per tant, donaríem la benvinguda als tres convidats, el senyor Andreu Mas-Colell, el senyor Lluís Recoder i el senyor Pau Villòria.

Inicialment, tindrien els convidats un temps aproximat de deu minuts amb una salvetat de, si s'han d'allargar una mica més, que, en principi, no hi hagi d'haver cap problema. Després, a la primera tongada, els grups polítics disposaran de cinc minuts per grup. I, després, al segon torn, els convidats disposaran al voltant també

de cinc minuts per contestar o per fer les reflexions oportunes a les diferents intervencions que hi hagi hagut. I, si després ho creuen oportú, els diferents grups polítics tindrien al voltant de tres minuts. Per tant, una mica aniríem per aquí.

I, inicialment, doncs ja començaríem la sessió. I començaríem la sessió donant la paraula al senyor conseller, el senyor Andreu Mas-Colell, quan vostè vulgui.

Andreu Mas-Colell (exconseller d'Economia i Coneixement, Generalitat de Catalunya)

Moltes gràcies, senyor president. Senyors diputats, senyores diputades. Han passat tretze anys des del moment que es va concessionar ATLL. Personalment, en fa deu que no soc membre del Govern, ni la memòria és fresca ni dispenso de la documentació per refrescar-la.

Però tinc el llibre que, amb els senyors Albert Carreras i Ivan Planas, vàrem publicar l'any 2018, de títol *Turbulències i Tribulacions*, on hi ha un parell de pàgines dedicades a aquest tema. M'han servit per recordatori i m'ajuden a intentar transmetre el quadre general de consideracions que van emmarcar la decisió de concessionar ATLL. De fet, faré quatre consideracions.

Primera, el detonant. El detonant va ser el context en què ens vàrem trobar arran de la crisi financera que comença el 2008. També del tractament que amb la crisi de l'euro ens imposen des d'Europa a l'Estat espanyol i aquest a nosaltres.

Simplement, i transmetent-ho de la manera més despullada possible, les fonts de liquiditat, ja fossin originàries en recaptació d'impostos de crèdits bancaris o d'emissions de deute, van disminuir molt o es van extingir. Però l'obligació de pagar nòmines, factures o interessos persistia, calia trobar liquiditat com fos.

En aquestes circumstàncies, una família o una hisenda pública, sobretot una hisenda pública que no pot imprimir bitllets, com és la catalana i l'espanyola, una hisenda pública, doncs, ha d'activar el seu patrimoni.

Disposar de patrimoni pot fer la diferència entre poder mantenir el nucli essencial de la despesa pública, començant per pagar els treballadors, o no poder. I per això, una família o la hisenda pública d'un país, repeteixo, la hisenda pública d'un país que no pot imprimir diners, acumula patrimoni en èpoques bones i en desacumula, si és

necessari, en èpoques dolentes. A l'època que comença, el 2010, ho va ser molt de dolenta.

ATLL era una peça de patrimoni que, concessionada, ens podia proporcionar tres-cents milions d'euros de liquiditat l'any 2012, una quantitat que el 2012 era molt significativa i va contribuir a mantenir l'estructura de la Generalitat.

Ex post, si una família es veu en una casa en èpoques de crisi, és fàcil visualitzar el que es perd, la casa, i més difícil visualitzar el que es guanya, perquè la despesa de la família s'aplica a minimitzar qualsevol canvi. Però la pèrdua és, simplement, la contrapartida a la possibilitat de mantenir i evitar un dany major.

Dos. Objectius de dèficit. També hi va haver una restricció brutal en el nivell de dèficit que se'ns permetia. Aquesta és una consideració diferent a l'anterior, eh?

Recordo, per exemple, que els marges de flexibilitat que sobre el dèficit espanyol va concedir a Europa no van ser transmeses a les autonomies. De fet, el Govern central es va apropiat de tot el marge addicional, que, davant del col·lapse dels ingressos per impostos, concedia Europa, i també de part del que ja tenien les autonomies. Ho vàrem protestar molt. Fins i tot vàrem, formalment, guanyar una votació al Consell de Política Fiscal i Financera, reclamant un dictamen de l'AIReF sobre la legalitat de la mesura. Però, és clar, en el Consell el president mana, la majoria és del Govern central.

Això que els explico per què és rellevant? Perquè, a efectes de dèficit, al nostra anàlisi era que podríem comptabilitzar com a ingrés de l'any 2012 els mil milions que, en total, pagaria el concessionari entre el 2012 i els anys successius. I aquesta quantitat, que venia a ser 0,5 per cent del PIB català, era també molt significativa de cara a aproximar el nostre dèficit a l'objectiu que se'ns imposava.

Llegeixo de la pàgina 165. Això està escrit a l'any 2018: «La definició del dèficit del 2012 va ser un problema en si mateix. Hisenda no s'havia compromès clarament en la correcció comptable de les concessions d'ATLL i dels túnels del Cadí i Vallvidrera. Malgrat tots els esforços fets per obtenir respostes inequívokes, no les vàrem tenir. Així es va tensar molt en uns moments que havien de ser molt executius i molt efectius. Tot i haver fet les concessions en temps i seguint els criteris que havíem pogut entendre que serien admissibles, no teníem cap certesa que Montoro acabés

donant-hi llum verda. Vam fer moltes esforços per estimar el més ràpidament possible quin seria el tancament de l'exercici i quin seria el tancament que anunciaria Montoro. Ens vam anticipar a la declaració oficial, anunciant un dèficit del 2,3 per cent.» És a dir, vam comptar els mil milions com part dels ingressos, sense estar segurs de si ens ho admetrien.

Llavors, vam tenir una sorpresa. Continuo citant: «Això va enfurismar Montoro, que va haver d'avançar el seu anunci i desmentir-nos, donant una xifra més baixa.» Això va ser una sorpresa, quan, de sobte, el senyor Montoro va anunciar una xifra més baixa de dèficit que la nostra. O sigui, traducció, va admetre que els mil milions comptaven com a ingrés a efectes pressupostaris.

En fi, aquest era el segon punt. Per tant, la raó de liquiditat i la raó pressupostària.

Tercer punt, règim concessional. En el punt que ara tractaré hi poden haver opinions diverses, totes respectables. La meua i la del Govern en què participava és que concessionar la provisió d'aigua és una forma perfectament vàlida d'exercir la responsabilitat pública. En general, concessionar serveis ha estat una forma tradicional de fer-ho, en aigua i en altres serveis.

Pot tenir, a parer meu, avantatges. Per exemple, aïlla les inversions i el funcionament de les incidències fiscals del sector públic. Amb la gestió directa, un es pot trobar que la viabilitat d'inversions necessàries es vegi interferida per consideracions macroeconòmiques que incideixen només molt lleugerament en la lògica econòmica de la viabilitat del servei. La necessitat d'inversions va ser, per cert, una preocupació que va influir sobre la decisió de concessionar ATLL.

En definitiva, potser sense la crisi la decisió de concessionar no s'hagués pres, però, donada la crisi, va ser una decisió fàcil, perquè, d'una banda, pel tarannà que els acabo de descriure, no ho vàrem viure en absolut com si li estiguéssim arrencant un queixal a la Generalitat.

I, per altra, perquè, al cap i a la fi, no veníem, concessionàvem, i, per tant, la propietat es mantenia.

Ens va semblar una operació perfectament natural des del punt de vista de l'organització del servei públic i molt convenient des del punt de vista d'atenuar l'impacte negatiu de la crisi financera.

Quart i últim punt. La recuperació d'ATLL. Els ingressos, en termes de liquiditat, de tres-cents milions per l'any 2012, eren vitals per a nosaltres i, per tant, ens vàrem escarrassar que tot el procés fos, alhora, ràpid i impecable. I així va ser, va culminar el 28 de desembre del 2012 i vàrem disposar dels recursos d'immediat, però el procés concessional va ser intricat.

Llegeixo de la secció de les grans concessions, es concentren in extremis del llibre. Perdó, eh? (*Pausa.*)

Cito, «ATLL demana apartat propi. La concessió d'ATLL era la més ambiciosa. Esperàvem obtenir mil milions d'euros a efectes d'ingressos, segons els criteris de #10.34) nacional rellevants a efectes del càlcul de dèficit. Era clar que AGBAR es presentaria al concurs. La insana incògnita era si es presentaria algú més. Nosaltres érem conscients que havien de ser i semblar extremadament escrupolosos en el concurs i així vam actuar, conscients que tothom analitzaria de molt a prop cada pas que féssim. La tramitació va ser complicada, interrompuda per objeccions jurídiques i tensada per la necessitat de completar l'assignació de la concessió abans d'acabar l'any.»

Es va aconseguir el 28 de desembre, però el resultat va tenir sorpreses, hi va haver-hi competència. S'hi va presentar AGBAR, per descomptat, però també un consorci format per ACCIONA, BTG Pactual i algunes empreses catalanes. La millor oferta la va presentar el grup dirigit per ACCIONA.

D'una manera o altra, AGBAR ha lluitat des que va saber que havia decidit la mesa de contractació de suspendre la decisió i ho ha fet amb totes les armes al seu abast. El fet és que l'Òrgan Unipersonal Administratiu de Recursos Contractuals de la Generalitat, OARCC, va considerar el recurs presentat per AGBAR, que qüestionava el procés de selecció. Però també va donar llum verda perquè ACCIONA pagués els tres-cents milions líquids als quals s'havia compromès, els mil milions eren el flux descomptat de pagaments futurs, i comencés a gestionar ATLL ACCIONA, cosa que

va fer immediatament. Aquestes dues decisions contradictòries han tingut entretinguts exèrcits d'advocats des de primers de gener del 2013.

El to lleuger d'aquesta darrera frase té una justificació que va més enllà d'una prioritització per al curt termini. És la següent: per a una família o per a un país, el millor moment, en termes de retorn esperat, per vendre un actiu no és quan no hi ha més remei, quan la urgència per obtenir diners líquids domina qualsevol altra consideració. Nosaltres, malauradament, ho vàrem haver de fer en aquestes condicions, i per això sabem que, si per les circumstàncies que fossin recuperéssim la plena possessió d'ATLL, ens trobaríem amb una ATLL que, fora ja de la crisi i descomptant les inversions fetes des de llavors, tindria un valor clarament superior al preu de vendre el 2012, valor realitzable amb escreix si, en circumstàncies normalitzades i podent triar el moment, es procedís a una nova concessió.

Això, permeteu-me emfatitzar-ho, no ho propugno ni ho deixo de propugnar. Com ja he dit fa un moment, diferents responsables d'aquestes decisions poden tenir diferents idees sobre les virtuts de les concessions. El que afirmo és que, *ceteris paribus*, amb el desenvolupament judicial que els portaria al 2015, la Generalitat no ha perdut valor patrimonial respecte al 2012, ans al contrari.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, conseller. I, seguidament, té la paraula el conseller Lluís Recoder.

Lluís Recoder (exconseller de Territori i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya)

Moltes gràcies, senyor president. Membres de la Mesa, senyores i senyors diputats.

Bé, en primer lloc, els vull expressar la meva satisfacció pel fet de tornar a comparèixer en aquesta comissió després de força anys, una comissió a la qual havia pertangut també com a diputat. I vull expressar també la meua satisfacció per retrobar cares conegudes de persones amb qui havíem coincidit amb el treball parlamentari ja fa força anys.

Com els hi deia, el dia 14 d'aquest mes, justament, va fer dotze anys que vaig deixar l'escó. Jo vaig ser responsable del Departament de Territori i Sostenibilitat fins al dia 28 de desembre del 2012. Per tant, entendran que el motiu d'aquesta

compareixença, realment, em queda una mica lluny. A la meua etapa al front de la Conselleria ja vaig tenir ocasions múltiples d'informar i debatre en ple i en comissió sobre els motius i el procés de privatització d'Aigües Ter-Llobregat. I vaig fer un exercici aquests dies passats de consulta en els mitjans del Parlament de Catalunya per intentar trobar...

Fitxer 2

...quines intervencions vaig fer.

Bé, el número, d'entrada, ja em va espantar perquè durant els dos anys de conseller vaig intervenir 341 vegades, ho poden comprovar en el *Butlletí del Parlament*. Òbviament, es poden imaginar que, entre aquestes 341 vegades en ple i en comissió, hi ha moltes intervencions, a petició dels grups parlamentaris, per parlar, precisament, del tema d'aquesta compareixença, com és el procés de concessió d'Aigües Ter-Llobregat.

He hagut de recórrer a la memòria, al *Diari de Sessions*, a algun *mail* que conservo i també a la informació publicada, que està a l'abast de tots vostès, per preparar aquesta compareixença.

El que els puc dir no anirà més enllà d'informacions generals i opinions personals. Malauradament, no he fet el lloable esforç que va fer el meu company i amic Andreu Mas-Colell d'escriure un llibre, el que t'obliga a endreçar les idees i també et dona facilitat per poder exposar reflexions i idees.

Els motius de fons del que tècnicament s'anomena Contracte de gestió de servei públic en la modalitat de concessió per la construcció, la millora i la gestió i explotació de les instal·lacions que constitueixen la xarxa de proveïment Ter-Llobregat, que comprèn el tractament, l'emmagatzematge i el transport d'aigua.

Bé, les causes d'aquest concurs són prou conegudes. La gravíssima situació de les finances públiques de la Generalitat de Catalunya, que obligà el Govern del qual vaig formar part a fer un esforç titànic per salvar una nau que feia aigües per tot arreu, i no m'hi estendré en aquest punt perquè ja ho ha fet, extensament, l'exconseller Mas-Colell.

Però, mirin, sense allunyar-nos del que és estrictament el cicle de l'aigua, és a dir, l'Agència Catalana de l'Aigua i Aigües Ter-Llobregat, quan vaig assumir la responsabilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat, els recordo que va unificar el que havia estat abans el Departament de Territori i el Departament de Sostenibilitat en un de sol, doncs Aigües Ter-Llobregat tenia un dèficit, un deute de set-cents milions d'euros i l'Agència Catalana de l'Aigua, de mil tres-cents milions d'euros.

Quines eren les conseqüències d'això? L'Agència Catalana de l'Aigua no podia fer depuradores, simplement. L'Agència Catalana de l'Aigua no construïa depuradores perquè no tenia diners per fer-ho.

Jo recordo que al cap de poc més d'un mes de la nostra arribada al Govern, vam anunciar que teníem el venciment d'un crèdit, amb un #(2.52) de dotze bancs, alguns alemanys, de nou xifres, al qual no podíem fer front. I ens obligà a fer un gran esforç, acompanyats dels responsables de Finances del Departament d'Economia, i convèncer que ens permetessin aplanar el retorn.

Els explico això, que no és una anècdota, sinó, simplement, és una constatació que la situació era molt i molt greu. I refer-la no va ser gens fàcil, ens va obligar a prendre decisions molt doloroses per les persones que formaven part del Govern de la Generalitat. Però ho vàrem fer amb la tranquil·litat que és molt important poder fer coses, inaugurar i encetar projectes, però també posar ordre doncs és part de la responsabilitat d'un bon governant.

En aquest sentit, els diré que per refer la situació vàrem fer quelcom que ha estat molt important i que no es va fer abans i que pensàvem que s'havia de fer, que era reordenar el cànon de l'aigua.

Vàrem reordenar el cànon de l'aigua per trams progressius, és el cànon que es manté actualment, de forma que el que era el consum bàsic d'una família tenia un import assequible i el que eren els consums sumptuaris es gravaven amb unes quantitats molt importants. I això tenia un doble sentit. D'una banda, recuperar les finances de l'Agència Catalana de l'Aigua, cosa que es va aconseguir i, al cap d'un temps, anys, l'Agència va començar a tornar a poder invertir en el cicle de l'aigua,

en depuradores, però, d'altra banda, va ser un instrument important per afavorir quelcom que era necessari, que és l'estalvi d'aigua.

Enmig d'aquesta situació que els hi descrivia, i amb el vistiplau d'aquest Parlament, el Govern de la Generalitat prengué una decisió, legítima, de convocar el concurs per a externalitzar el servei d'Aigües Ter-Llobregat. Se seguí un procés legal, es va convocar la mesa de contractació, que va efectuar les valoracions de les ofertes que ha esmentat l'exconseller Mas-Colell i prengué la decisió d'adjudicació.

Els fets posteriors ja s'escapen de la meva època al front de la Conselleria, però, a títol de resum, els puc dir que l'adjudicació decidida per la mesa de contractació va ser objecte d'aquest recurs que també ha esmentat qui m'ha precedit en l'ús de la paraula, per part d'AGBAR, que fou estimat per l'organisme administratiu, l'òrgan administratiu de recursos contractuals.

Després aquesta resolució es va judicialitzar, ja que l'empresa que no resultà adjudicatària sostenia que la valoració de la mesa de contractació era incorrecta. Procés llarg, intervenció de totes les primeres espases jurídiques del país.

El juny de 2015, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, com saben vostès, va anul·lar el concurs, però no va discutir, i això és molt important, i a vegades s'ha creat una mena de visió que no és correcta al respecte, no va discutir la valoració de la mesa d'adjudicació, no va discutir l'adjudicació de la mesa de contractació en base a la valoració de les dues ofertes, sinó que per una qüestió molt tècnica relativa a si els aclariments de la mesa de contractació o les preguntes dels licitadors tenien caràcter vinculant, va decidir que s'havia de repetir el concurs.

És a dir, no va donar la raó a l'empresa recurrent, que deia que ells havien guanyat. Va dir que el concurs es repeteixi per corregir aquest defecte de forma.

Això va ser motiu d'un recurs de cassació i, finalment, el mes de febrer de l'any 2018, el Tribunal Suprem ratifica la sentència, en el sentit que calia repetir el concurs. I va ser el Govern de la Generalitat del moment, presidit pel president Torra, que va decidir no tornar a convocar el concurs, sinó que va prendre una decisió, també legítima, de no repetir-lo i que fos la Generalitat que recuperés la gestió d'Aigües Ter-Llobregat.

Fins aquí la meva intervenció i moltes gràcies per la seva atenció.

El president

Moltes gràcies, conseller Recoder. I, seguidament, tindrà la paraula el senyor Pau Villòria, que era el secretari general de Territori i Sostenibilitat en aquells temps.

Pau Villòria (exsecretari de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya)

Moltes gràcies, senyor president. Senyores diputades, senyors diputats. Bé, poc puc afegir, diguem, a les intervencions que han fet els consellers.

Jo estic aquí perquè era exsecretari general i, en aquell moment, vaig ser designat president d'aquesta mesa de contractació. I el meu encàrrec era precisament aquest, era portar a terme tot aquest procés, seguint escrupolosament les normes de contractació i, això sí, respectant tots els terminis, amb el termini que fos abans de la finalització de l'any per poder comptabilitzar, primer, els diners, a efectes de reducció del dèficit, i per tenir liquiditat per fer front a altres pagaments.

Jo estic a la seva disposició per respondre a qüestions més tècniques. El conseller Recoder ha comentat a la seva part final de la intervenció els matisos que van haver-hi amb les resolucions finals. Jo crec que el Gabinet Jurídic de la Generalitat va fer una molt bona defensa, en el seu moment, de tots els aspectes que havien estat impugnats.

I ja m'avanço en una qüestió, i ja no ho dic tant per mi, que no seria la qüestió, però sí vull dir que la mesa de contractació estava composta per tècnics de la Generalitat d'alta qualificació i que van fer un treball absolutament rigorós i absolutament imparcial. És a dir, que avui posar en valor la seva honorabilitat, la seva feina, el seu criteri va ser mantingut fins al final i, el que els hi deia, no voldria que es taqués, diguem, la feina d'aquests funcionaris i d'aquests tècnics.

A partir d'aquí, el que els hi deia, estic a la seva disposició per si puc aclarir, diguem, en aquest context que comentaven ells, que no tenim documentació, tenim la documentació de la premsa, de la memòria, i el que els hi deia, qualsevol qüestió, estic a la seva disposició.

El president

Moltes gràcies, senyor Villòria. I ara, a continuació, passariem la paraula als diferents grups. Començarem amb el Grup dels Comuns, que és el proponent de les compareixences, i tancaríem amb el Grup del PSC, com a partit de Govern.

Per tant, senyor Mijoler, quan vostè vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Honorable senyor Mas-Colell, honorable senyor Recoder, senyor Pau Villòria, en primer lloc, gràcies, eh?, moltíssimes gràcies, els vull agrair que avui hagin pogut estar aquí amb aquesta compareixença, sobretot, malgrat els anys, com bé deien, que han transcorregut respecte d'uns fets, que si no hagués estat notícia ara i si no haguéssim estat pagant ara, actualment, o encara pendants de saber quines han estat les conseqüències d'aquelles accions en el seu moment, doncs, segurament, no hagués sigut menester que haguessin avui estat aquí.

També els agraeixo que hagin fet un exercici de memòria per recordar algunes de les qüestions que ja ens han plantejat.

Però jo crec que més enllà, com deia, eh?, més enllà del context, que està bé, jo crec que el que hem d'aprendre o la lliçó que hem d'aprendre d'aquesta privatització d'ATLL doncs és que és una lliçó evidentment trista, per nosaltres ho ha de ser, pels propers governs d'aquest país, doncs, una advertència que no es poden posar per davant els interessos privats del bé comú, no?

L'honorable senyor Mas-Colell ha fet una exposició de context i, de fet, algunes de les coses que ha dit me les agafo, és a dir, hi ha coses que depenen segurament de l'opinió i, per tant, ha intentat dir que es va fer per unes qüestions econòmiques o per causes econòmiques, quan la realitat, i amb el tercer punt del que ha dit, eren causes ideològiques, no? És a dir, s'entenia per part del Govern que la gestió privada d'un bé comú, com és l'aigua, doncs era la més adient, i en aquell moment es va prendre, legítimament i legalment, semblava, després hem vist quines han estat les conseqüències, doncs que això no passava, no?

I també em dona la raó en què el debat, diguéssim, o la dicotomia no era entre gestió pública o gestió privada, sinó la dicotomia era si era ACCIONA o ACBAR, no? M'ha sorprès una mica que digués que els va sorprendre que es va presentar ACCIONA,

no? Això vol dir que ja tenien coll avall que seria ACBAR qui assumiria, o és, efectivament, com diuen les cròniques, que s'hi ha referit també a les cròniques l'exconseller, doncs és que hi havia un debat entre les famílies del Govern sobre si havia de ser ACBAR o si havia de ser ACCIONA, no?

La realitat, i sense menystenir en cap moment els funcionaris que hi van participar, i amb això, senyor Villòria, li dono absolutament tota la raó, però és que el que es va produir és un nyap jurídic, no?

I ja, dic, ja no vaig més enllà d'algunes de les causes que s'han maquillat, d'econòmiques, perquè també s'ha dit que es van comptabilitzar els mil milions, no? Quan, realment, només se'n rebien tres-cents, és a dir, en el fons era un maquillatge també dels comptes.

Ja no vaig a l'origen del deute de l'ACA, que en podríem parlar i en podríem parlar doncs, segurament, també, si tornéssim enrere, quin és l'origen d'aquest deute d'una empresa pública, una agència que neix ja amb un deute, amb una gepa de gairebé vuit-cents milions d'euros, sinó que hi ha algunes qüestions que ara veiem, no?, un desenllaç que ens hem trobat, el 28 de maig de 2024, i ho hem sabut ara, el Govern en funcions de Pere Aragonès, va aprovar el pagament de 365 milions d'euros al fons d'inversió Fortress. Ho va fer de manera quasi secreta, però era part d'aquesta liquidació de la privatització d'Aigües Ter-Llobregat, no?

Jo el que m'agradaria conèixer i saber, si recorden, per què es va assumir un endeutament bancari d'ATLL abans, els sis-cents i escaig milions d'euros, i els deutes amb proveïdors, vuitanta-sis milions d'euros, mentre al mateix moment s'assumia aquest deute, abans de la concessió, però retallaven serveis públics.

Si ATLL era deficitària, i això justificava la seva venda, com s'explica que ACCIONA i AGBAR veiessin això com un negoci rendible, si realment era tan complicat?

Per què no es va plantejar l'actualització de tarifes prèviament a la venda i, per tant, valorar la viabilitat i l'eficiència d'ATLL des de la gestió pública i, en canvi, sí es van aprovar posteriorment?

Es van arribar a estudiar els efectes que tindria la privatització sobre la tarifa de l'aigua? Això crec que..., la repercussió que tindria, no només als comptes de la Generalitat, sinó directament a la butxaca dels ciutadans i ciutadanes?

Existeixen alguns documents que confirmen que el Govern va rebre pressions de l'Estat espanyol o de Brussel·les per la seva privatització o, únicament i exclusivament, tenien a veure amb les pressions de la troica pel deute?

Suposo que no me la contestaran, però va ser realment una decisió obligada per la situació financera o simplement va ser...

Fitxer 3

...aprofitar la crisi com a excusa per un model de privatització o de gestió privada o de gestió indirecta, digui-li com vulgui, però, en definitiva, que ja es tenia al cap aquesta privatització d'aquests serveis.

El senyor Villòria. ATLL va rebre el segon premi als Global Water Awards com una de les millors empreses públiques de subministrament. Per què es va decidir, doncs, vendre un model que funcionava i que estava sent premiat?

Quin control públic, després, posterior, es va establir sobre ACCIONA per garantir la qualitat del servei?

Es va fer alguna auditoria independent durant la seva gestió, provocada per la gestió privada?

I, com que no tinc gaire més temps i... Bé, sobretot, la reversió de la privatització d'ATLL ha estat lenta, com hem dit, ha generat un cost econòmic elevat per a la Generalitat. Com justifiquen aquesta mala gestió i falta d'eficàcia política en la recuperació d'un bé públic tan fonamental?

I una última pregunta a tots tres. Si tenen coneixement, com se'ns ha dit, ens ha arribat a través de la premsa, que hi hagués una resolució del llavors conseller de Territori, Santi Vila, posteriorment, al juliol de 2013, i el conseller d'Economia i Coneixement, el senyor Mas-Colell, amb què feia una interpretació de l'article 55 del plec, i en què quedava clar amb aquesta resolució que no només els danys i

perjudicis, sinó que també el lucre cessant podria ser objecte, en cas de reversió, de la concessió. Si això tenen constància o no, com se'ns ha dit, que existeix aquesta #1.33)

I, de nou, els hi agraeixo la compareixença. Moltíssimes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bé, moltes gràcies, diputat. A continuació, en nom de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Quim Calatayud, per un temps de cinc minuts també.

Joaquim Calatayud Casals

Moltes gràcies. És la mateixa pel·lícula de sempre, i ara ja sé que molts em diran, ja hi tornem a ser, però és que la manca de finançament decent i el dèficit d'inversions d'aquest país és una autèntica vergonya, és un autèntic drama, avui i el 27 de desembre del 2012, dia que es va formalitzar l'operació, per mi un dia trist, un dia humiliant per les nostres institucions i pel nostre país, que el nostre Govern, l'endemà de Sant Esteve, hagi de firmar una operació d'aquestes característiques és molt trist.

Arribar a aquests extrems hauria de fer plantejar, a dia d'avui, que estem igual. Si no fem un pas egoista i pragmàtic endavant, més enllà que siguem independentistes o no, aquest dèficit continuarà sent un obstacle pel progrés d'aquest país i el nostre futur i les generacions hipotecades que tindrem. I nosaltres aquí tirant-nos els plats pel cap per uns esdeveniments de fa tretze anys.

Senyor Mijoler, senyors diputats, vostès mateixos, vostès creuen que la Generalitat l'any 2012, si no hagués tingut un deute global de 43.000 milions d'euros més interessos, haguessin fet una venda, pràcticament el dia de Nadal, per aquesta operació? Vostès creuen que si no haguéssim hagut de rebre al voltant de 9.800 milions del FLA, amb el seu interès, obro parèntesis, els enviem a Madrid com a donants, ens els tornen i al damunt ens cobren interessos. Quin negoci, aquests de Madrid, són uns fenòmens.

Haurien fet aquesta operació? Vostès creuen que si l'Estat hagués transferit, l'any 2012, al voltant dels 1.400 milions de l'addicional tercera, complint la sagrada Constitució, haurien fet aquesta operació?

Vostès creuen que si l'Estat hagués deixat complir l'objectiu de dèficit que deia abans el senyor Mas-Colell, que a les comunitats autònomes eren d'un 0,7 i a l'Estat va ser d'un sis i que, finalment, va ser d'un deu i aquí, segurament, hi devia haver el rescat bancari i aquí ningú diu res, vostès creuen que haurien fet aquesta operació?

Senyor Mijoler, sap quin dèficit van deixar el seu partit el 2012 a l'Agència Catalana de l'Aigua? Mil cent trenta milions d'euros. I no faré com vostès o altres d'engegar el ventilador, seria el més fàcil. Li dic el mateix que abans, vostès creuen que amb un finançament digne llavors aquest dèficit s'hauria produït? Estic convençut que no.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Gràcies, diputat. A continuació té la paraula el diputat d'Esquerra Republicana, Albert Salvadó.

Albert Salvadó Fernández

Moltes gràcies. Abans de res, benvinguts i agraïts als consellers i al secretari general per la compareixença en aquesta comissió.

En primer lloc, evidentment, la privatització d'una empresa pública, vist el vist, segurament, és el que no s'ha de fer, com a mínim quant a empresa pública que gestiona un servei essencial com és l'aigua.

És cert, però, que en aquell moment, com s'ha comentat, estàvem vivint una crisi financera demolidora, l'any 2008, amb un impacte sobre les finances públiques, una reducció de la liquiditat de la Generalitat importantíssima i també, per què no dir-ho, en la Generalitat amb molt poques eines, sense sobirania fiscal. Per tant, és una capacitat molt reduïda de gestionar un escenari com aquell, no?

Evidentment, arribem a la impossibilitat de fer front a les obligacions de la Generalitat i en aquell moment s'opta per la solució de vendre patrimoni i privatitzar serveis com l'aigua, que ens podien donar en aquell moment fins a mil milions d'euros per part del concessionari.

Jo crec que, en primer lloc, és un aprenentatge com a país, encara que no sigui conseqüència directa d'aquest procés de privatització i posterior desprivatització, si

em permeten l'expressió, però sí que és cert que un recurs bàsic com l'aigua millor no privatitzar perquè, al final, estem parlant de subministrament d'aigua a més de cent municipis, més de cinc milions de persones. L'aigua, un bé finit, sensible, a un escenari com l'actual, de crisi climàtica, necessari per a totes les cases, tant les cases acomodades com les cases molt vulnerables. Per tant, també és un recurs del qual és imprescindible que es puguin aplicar polítiques socials, i polítiques socials que solen ser més complicades en un bé com l'aigua si està privatitzat.

Per tant, la gestió de l'aigua entenem, des d'Esquerra Republicana, que sempre és recomanable que estigui en mans públiques, perquè l'aigua en mans públiques se gestiona prioritzant el bé comú i l'aigua en operadors privats, en mans de venedors d'aigua, al final, què volen fer?, lícitament, només faltaria, però és vendre aigua, quanta més millor i quanta més cara, millor. De fet, no tenen per què pensar en el bé comú.

I prova d'això és que ACCIONA, abans s'ha comentat també, quan va poder es va vendre els seus drets a un fons voltor, per cent setanta milions d'euros, per a què sigui aquest fons voltor qui exprimis tot el que pugui als diners públics, i de moment en porta 366 milions d'euros. I ja fa unes setmanes que va sortir la notícia que la Generalitat pot acabar pagant cent vint milions d'euros més. Per tant, arribar fins a, pràcticament, cinc-cents milions per tancar el tema.

En este sentit, hem demanat des del Grup d'Esquerra Republicana la compareixença de la consellera d'Economia a la Comissió d'Economia i Finances perquè ens pugui donar explicacions de quins són els termes i què motiva este últim acord.

Abans, senyor Mas-Colell, ha fet referència al seu llibre. Crec que val la pena també puntualitzar alguna coseta, al mateix temps, perquè mentre es venia l'ATL, per incrementar ingressos, s'eliminaven successions i donacions. Per tant, encara que vostè en aquell moment no defensava eliminar els impostos de successions i donacions, sí que es va acabar fent. I es donava, per tant, la paradoxa que, mentre s'eliminaven impostos als més rics, doncs acabaven privatitzant un recurs per a tothom, insisteixo, encara que vostè em consta que no hi era estrictament partidari d'aquesta fórmula.

Des d'Esquerra Republicana vam ser contraris sempre a la privacitat de l'aigua. Al seu moment vam reclamar el retorn de l'ATL a mans públiques, abans de la reversió de la privatització, amb nombroses esmenes de llei, resolucions als debats de política general, suport a mocions i propostes de resolució al Parlament, mocions a molts d'ajuntaments, i tan aviat que vam estar al Govern vam treballar fins a aconseguir tornar la gestió de l'aigua a mans públiques.

Al final, des d'Esquerra Republicana, sempre defensem els principis de la nova cultura de l'aigua. Cal prendre consciència de l'escassetat i la necessitat d'ajustar el consum d'un bé que, com deia, és finit.

És important apostar per la suficiència de cada conca hidrogràfica, evitar sempre els transvasaments entre conques, apostar-hi per una fiscalitat adequada i, per acabar, apostar, en un escenari com l'actual, per inversions en infraestructures de depuració, regeneració, reutilització i potabilització per tal de disposar de més fons per subministrar l'aigua que necessitem la ciutadania en un escenari com l'actual.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Moltíssimes gràcies. A continuació, té la paraula la diputada del Partit Popular, Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, presidenta. Vull agrair la compareixença del conseller Mas-Colell, del conseller Recoder i del senyor Pau Villòria i l'exposició que ens han fet respecte a aquesta privatització de la gestió d'Aigües Ter-Llobregat.

Al Grup Popular ens va sorprendre quan el Grup de Comuns va presentar la sol·licitud d'aquesta compareixença i avui acabem de veure que el que volia Comuns era qüestionar el que pot ser la privatització amb aquesta compareixença i un model de gestionar els serveis públics, i aquesta és la justificació per la qual han presentat aquesta compareixença. Perquè, al final, penso que, al marge de les decisions que es van prendre en aquell moment, al que després m'hi referiré, aquí hi ha un debat de fons respecte a com s'han de gestionar els serveis públics i qüestionar quan s'externalitza o es privatitza aquest servei.

Des del Grup Popular considerem que els serveis públics s'han de gestionar de la millor manera possible, amb eficàcia i eficiència, en ocasions ho ha de fer directament la Generalitat o en ocasions és millor o externalitzar o privatitzar aquest servei públic.

Amb aquest tema en concret, el Grup Popular, el diputat senyor Rodríguez, va defensar l'externalització més que la privatització, perquè va entendre, en aquell moment, que calia que la Generalitat mantingués el control de la gestió dels serveis. Per tant, des d'aquesta visió, el Grup Popular va fer aquella defensa i va ser molt rigorós en el control d'aquella, en aquell moment, no?, privatització, i recordem tots intervencions seves en aquest Parlament.

El Grup Popular ha volgut entendre el motiu pel qual es van prendre aquelles decisions i vam estudiar també la situació en què es va trobar a Aigües Ter-Llobregat i vam estudiar l'informe de la Sindicatura de Comptes, que és prou revelador de la situació financera que ha ratificat el conseller Recoder, respecte al gran dèficit que tenia, fruit de la mala gestió de l'esquerra, no? En aquell moment el Govern del tripartit va gestionar tan malament aquests recursos que va generar uns dèficits importants, van caure els actius, van haver irregularitats.

En aquest cas, el que veiem nosaltres és que la gestió de la Generalitat, si els governants que gestionen la Generalitat ho fan malament, doncs aquí és molt millor que es privatitzin o que s'externalitzin els serveis públics, perquè el fet que ho faci directament la Generalitat no implica cap garantia de res i sempre deixen la gran crisi o el gran frau en aquest moment.

El conseller Mas-Colell ha justificat la conjuntura política, escoltin, i aquí ens sorprèn el Grup de Junts que responsabilitza el Govern d'Espanya respecte a decisions que van haver de prendre, quan el Govern d'Espanya es va trobar en una situació financera molt pitjor que la que tenia la Generalitat, va adoptar una sèrie de mesures com va ser el FLA i com va ser també tot el pagament a proveïdors perquè l'Estat estava en *quiebra* i estava en un col·lapse, fruit de la gestió del Partit Socialista al front del Govern, i, per tant, vam haver de prendre moltes, moltes decisions. I per tant, aquesta és la realitat.

Una altra cosa és, per què es va prendre la decisió de privatitzar en comptes d'utilitzar altres tipus de procediment. I, en aquest sentit, volem fer una pregunta, de si es van avaluar alternatives a la privatització, que haguessin pogut garantir aquesta viabilitat financera sense perdre el control del servei? Per què es va adoptar el model de la concessió? I, en aquest cas, les circumstàncies que van fer prendre aquestes decisions.

Després, és cert que quan et mires i llegeixes les sentències, valores el fet de dir que s'atribueix també al procediment, no?, que es va seguir, en aquest cas. Volem conèixer també..., el plec de la convocatòria no ha estat impugnat, i en aquest cas van ser les decisions de la Mesa. I volíem conèixer si havien tingut informes jurídics que aconsellaven que això es tramités d'una altra manera, si van tenir advertiments tècnics referits a què potser aquest no era el millor procediment per utilitzar-lo a l'hora de poder fer aquesta adjudicació, i si van tenir algun tipus d'alerta respecte a com s'estava...

Fitxer 4

...fent aquesta tramitació.

I respecte a la Mesa, els informes tècnics que els van aconsellar continuar en aquest sentit, que ha donat aquest procediment, com a conseqüència, aquesta anul·lació.

Al Grup Popular el que també li preocupa eren els costos que això pot arribar a tenir a la Generalitat, però també ens han aclarit, no?, la compensació patrimonial que pot haver per les inversions que es van fer en tot el que és l'ATLL. I per tant, des d'aquesta visió i aquesta perspectiva, també no és aquest Govern, que ja ho haurem de fer..., ai, en els compareixents, sinó que haurem de fer, el Govern de la Generalitat, el fet que es pugui valorar quines són les accions que es poden arribar a prendre a l'hora de donar compliment en tots aquests aspectes.

El Grup Popular, com he dit abans...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Diputada, disculpi, hauria d'anar acabant.

Àngels Esteller Ruedas

Doncs acabo només dient que nosaltres, des d'aquesta visió que ens interessa conèixer, aquesta informació respecte a la pressa de decisions, que és el que es pot fer en aquest moment, i dir que les gestions directes i indirectes o la privatització, en aquest cas, són models que ha adoptat la Generalitat, però que, en tot cas, el que ha de regir sempre és el bon Govern, l'eficàcia i l'eficiència de la gestió dels recursos, i que una privada o que una externalització gestioni un servei de l'aigua, doncs, escolti'm, mentre els consumidors tinguin una bona prestació del servei, al Grup Popular no li preocupa la titularitat, sinó que li preocupa el bon fi de la prestació d'aquest servei i que això sigui amb el menor cost possible per tots perquè es pugui estalviar també recursos per totes les parts.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Gràcies, diputada. A continuació tindria la paraula el diputat Andrés Bello, de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidenta o diputada. Gracias a los tres comparecientes.

Bueno, pues la privatización de la sociedad Aguas del Prat de Llobregat pues es un asunto realmente de poca actualidad, ¿no? Ocurrió ya hace unos cuantos años, ya está cerrado, incluso judicialmente, y con un final terrible, ¿no?, para los bolsillos de los ciudadanos catalanes, que ya es conocido por todos, ¿no? Por tanto, pues será breve, ¿no?

Y, como ya hay sentencia, sabemos los errores que se cometieron, y es que queremos, y en esto pues parece que estaremos todos de acuerdo, ¿no?, que una concesión a cincuenta años de un servicio básico, como la distribución del agua, no puede hacerse con prisas, ¿no?

Bueno, pues lo que es evidente es que su mala gestión nos ha costado muchos millones a los ciudadanos catalanes, ¿no? 365 millones, no está mal, ¿eh?, 365 millones se pagaron hace solo unos meses y lo que hay que esperar es que sean los últimos, ¿eh?, que nos cuestan su gestión, ¿no?

Y una reflexión política. Los nacionalistas siempre han intentado que calara en la opinión pública catalana que ellos, ustedes, eran unos buenos gestores. Bueno, pues, acciones como esta, la realidad, se pone ante nuestros ojos, y acciones como esta demuestran que eso no es más que pura propaganda. Y es mentira que los nacionalistas sean buenos gestores por el hecho de serlo, son tan malos o peores que los demás.

Y también hay que ver que al separatismo no le importa demasiado despilfarrar el dinero público, ¿no? Para ellos, ustedes, la culpa siempre es de otro, curiosamente. Siempre hay algún culpable, ustedes nunca han hecho nada mal, ¿no?

Lo hemos podido escuchar en la intervención de hoy, donde alguna de las personas que ha intervenido ha intentado disimular los graves errores cometidos por el Gobierno de la Generalitat en el procedimiento administrativo de privatización de este servicio público y echarles la culpa a otros, que, bueno, siempre es el mismo, ¿no?, siempre es España y los españoles, y utilizando para ello argumentos, ya los hemos escuchado, de los más peregrinos, ¿no? En fin, lo de siempre. Jamás reconocen sus errores y la culpa siempre es de otro.

Muchas gracias.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Gràcies, diputat. A continuació té la paraula el diputat Dani Cornellà pel partit de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bon dia a tothom. *Merci* per la seva compareixença.

Bé, com saben, des del nostre partit sempre ja, en el seu moment ens vam oposar al que vostès en diuen concessió, nosaltres sempre n'hem dit, clarament, privatització, que ja s'entén el que va passar. I ho valorem com una actuació del Govern d'aquell moment, en què va decidir malvendre els serveis públics i convertir el que nosaltres entenem que és un dret humà, l'aigua i el sanejament, convertir-lo en un negoci més.

Sí que podem entendre que era un moment complicat, amb una crisi financera, que havien provocat els de sempre, tampoc no ho oblidem, no era culpa de la ciutadania,

ni de la gent, ni dels veïns i veïnes, que consumien i que consumeixen l'aigua d'aquesta empresa, aquesta que, actualment, com saben, ja és pública.

I sabem també del maltractament de l'Estat espanyol, perquè no és nou, en aquell moment ni en l'actualitat, doncs del mal finançament, i també d'uns objectius de dèficit, que sempre intenten quedar-se'ls ells i perjudicar clarament Catalunya o els municipis, etcètera.

I tot això ho podem entendre i compartir, però, al final, la mesura que en aquell moment es va prendre no la podem vincular només a això. Vostès són o eren els defensors d'un model concret, d'un model de dretes, d'un model de privatització de serveis i que, més enllà de la situació econòmica global que es vivia a Catalunya, a l'Estat espanyol, etcètera, vostès estaven aplicant unes polítiques molt concretes.

El 2011 el que fan és suprimir l'impost de successions. Podríem parlar, si com deien vostès en el seu moment, això suposava 155 milions d'euros de recaptació o quatre-cents, com deia l'oposició, entre el 2011 i 2012. Podríem parlar de quina és aquesta quantitat, però el que està clar és que vostès premiaven els rics i privatitzaven serveis públics essencials. I aquesta és la realitat. I això és el model de país que estaven fent vostès en aquell moment.

I van privatitzar un servei. I nosaltres no venim aquí a atacar la mesa de contractació ni els funcionaris públics, que segur que van fer una feina rigorosa i imparcial, però és evident que, pobres, es van trobar en una situació molt complexa, de defensar una privatització, i que és evident pels resultats que no es va fer bé. Hi ha unes sentències que així ho confirmen, tant del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya com del Tribunal Suprem.

I el que en català, doncs, pa per avui, fam per demà, és el que va passar. En aquell moment, vostès van aconseguir ingressar aquests tres-cents milions, arribant als mil, que hi havia previstos pels següents anys, i això els van arreglar els números, potser, com ha comentat, el 0,5 per cent del PIB català, però avui en dia ha arribat la fam. Perquè l'any passat, com saben, la Generalitat va pagar 365 milions d'euros, que seran 377, perquè així ho diu la sentència, i el Govern actual està negociant cent vint milions d'euros més aquest any per pagar aquest fons voltor, el Fortress, un fons voltor que ve aquí a xuclar el diner públic, perquè res té a veure amb el que va passar

en aquell moment, però sí que és una conseqüència d'una política privatitzadora, no? ACCIONA ven els seus drets a aquesta empresa i els dona els drets de futures indemnitzacions de diner públic, i aquesta és la situació en què ens trobem aquí.

I un Govern actual negociant un acord extrajudicial, que, al final, entre tot plegat, pot arribar a costar cinc-cents milions d'euros. Repeteixo, pa per avui, fam per demà. És a dir, el que van intentar arreglar en un moment ho estem pagant avui tota la ciutadania, perquè recordem que aquests diners públics que s'embutxacarà aquest fons voltor són diners que paga la ciutadania.

I vostès diuen que es van trobar una empresa molt malament, amb molt de deute, i segur que és veritat, però sí que el temps ha demostrat que des que va tornar a ser pública, amb el Govern Torra, recordem, un president que va ser investit amb la nostra abstenció, i una de les condicions que li van posar, precisament, al segon debat d'investidura va ser aquesta, que l'empresa havia de tornar a mans públiques si volia ser president, si volia la nostra abstenció, i així va ser.

I a partir d'aquí, l'empresa ha anat a més, no ha anat a menys. Ha estat...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Diputat, hauria d'anar acabant.

Dani Cornellà Detrell

Sí, acabo. És pública i els resultats demostren que funciona i que funciona molt bé i que no genera dèficit. Per tant, el que s'hauria d'haver fet en el seu moment era estudiar per què no funcionava bé i arreglar-ho, com s'ha aconseguit fer des del 2018 fins a l'actualitat.

I aquí no s'obre un ventilador. Senzillament, el que fem és posar llums i taquígrafs i garantir la transparència, que no s'està fent ni en el Govern del 2024 ni en l'actual, perquè aquests diners torno a recordar que són diners públics que paguem entre tots els ciutadans i ciutadanes.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Gràcies, diputat. A continuació és el torn del Partit Socialista de Catalunya. Té la paraula el diputat Jordi Riba.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies. En primer lloc, reiterar, com ja s'ha fet, l'agraïment als compareixents, honorables consellers, senyor Villòria, per ser avui aquí en aquesta compareixença sobre aquesta qüestió.

Com han fet palès en les seves intervencions, ens trobem en un cas, en la prèvia, diguem-ne, al procés, pròpiament, de licitació, en què teníem dos vectors que van incidir clarament en el procés.

Un, els dos primers punts que deia el conseller Mas-Colell, la liquiditat i els objectius de dèficit.

I un tercer vector que, diguem-ne, sobre l'opció en quin model de gestió optava o decidia el Govern per gestionar aquest servei. També és veritat que en aquest tercer tindríem qüestions de caràcter tècnic, aïllar les inversions, evitar la consolidació en termes de sec de la comptabilitat, per tant, també implicacions financeres i també de caràcter polític en aquest tercer punt que vostè indicava.

En tot cas, la proporció d'influència de cadascun d'aquests vectors és una qüestió interpretable i tampoc no ho resoldrem avui, seguirà sent interpretable.

En tot cas, ens trobem per analitzar avui un dels processos més significatius en la gestió de serveis públics a Catalunya, com va ser la concessió o privatització d'Aigües Ter-Llobregat, la seva anul·lació judicial i les conseqüències econòmiques i institucionals que n'han derivat. En aquest cas, ens convida a una reflexió profunda, al nostre entendre, sobre la gestió dels recursos essencials i la necessitat de garantir que aquestes decisions polítiques es prenguin sempre en benefici de la ciutadania i sense apriorismes ideològics.

Vull subratllar que es tracta d'aprendre dels errors per evitar situacions similars en el futur, en la mesura en què la gestió de l'aigua és fonamental pel benestar col·lectiu i ha de ser tractada amb rigor i transparència.

Es tracta d'un procés amb dèficits, amb deficiències formals, que ha tingut un alt impacte econòmic. La concessió del servei d'abastament, en alta a ACCIONA l'any

2012, va generar dubtes des del primer moment, com s'ha fet palès en les pròpies intervencions. L'Òrgan Administratiu de Recursos Contractuals va demanar revisar l'adjudicació i, posteriorment, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va determinar que s'havien vulnerat els principis de publicitat, concurrència i igualtat en el procés de licitació.

Aquestes resolucions ens recorden la importància de reforçar els mecanismes de control per garantir que les concessions públiques compleixin amb els més alts estàndards de transparència i legalitat.

La impugnació i anul·lació de la concessió no només va tenir conseqüències jurídiques, sinó que també ha tingut i està tenint un alt cost econòmic per la Generalitat, que ha hagut d'assumir ja unes indemnitzacions de 365 milions fins al dia d'avui.

És evident que ningú desitjava aquest desenllaç. El repte és assegurar que una situació similar no es repeteixi i garantir un model de gestió de l'aigua eficient, sostenible i transparent.

El cas d'ATLL ens porta a un debat més ampli sobre quin model de gestió de l'aigua volem a Catalunya. La decisió de privatitzar l'abastament en alta es va justificar en el seu moment amb arguments d'eficiència i inversió privada, com, insisteixo, han explicat. Però l'experiència ha demostrat que la gestió directa també pot ser viable i beneficiosa. Aquestes decisions han d'estar fonamentades, entenem des del nostre grup, en criteris objectius i allunyats, com deia, de prejudicis o condicionants ideològics.

Amb la creació de l'ens d'abastament Aigua Ter-Llobregat el 2018, la Generalitat va recuperar la gestió pública del servei i ara el repte és consolidar aquest model, garantint l'estabilitat, qualitat i sostenibilitat econòmica i ambiental del model.

És fonamental que ATLL actuï amb transparència i eficiència, evitant inestabilitat jurídica i buscant sempre el consens amb municipis i actors implicats en la gestió de l'aigua.

Per evitar errors futurs, com deia, aprendre els errors passats i assegurar un servei públic d'aigua robust, considerem que cal aprendre, com deia, d'aquests errors,

d'aquestes lliçons, i reforçar la transparència i els mecanismes de control en la contractació pública, com s'està fent, per tal que qualsevol decisió que afecti un servei públic bàsic com l'aigua sigui presa amb el màxim rigor jurídic,...

Fitxer 5

...consolidar el model de gestió de l'aigua amb una gestió eficient i sostenible, assegurant-ne el control democràtic d'aquest recurs essencial.

I considerem imprescindible el diàleg amb municipis i ciutadania per definir un marc estable i sostenible per a la gestió de l'aigua. Aquest recurs és un dret fonamental i la seva gestió ha de respondre a criteris d'interès general, amb una política tarifària justa i un equilibri entre sostenibilitat ambiental i viabilitat econòmica.

El cas d'ARLL, i acabo, ens ha deixat lliçons valuoses sobre la necessitat de gestionar amb prudència i responsabilitat els serveis públics essencials.

L'objectiu no és centrar-se, al nostre entendre, en el passat, sinó construir un futur en què que la gestió de l'aigua respongui, exclusivament, als interessos col·lectius amb transparència, eficiència i seguretat jurídica.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, doncs acabades totes les intervencions, ara donaríem un segon torn d'intervenció als consellers, per un temps de cinc minuts, tot i que si consideren que en necessiten...

Pau Villòria (exsecretari de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya)

Senyora presidenta, em dona un minut que vaig a, bany?

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Sí, i tant, i tant. Doncs aturem la sessió un minut o volen que comencem? D'acord. Doncs comencem. *(Veus de fons.)* D'acord, si consideren... *(Veus de fons.)* Per això, donem l'opció a tothom, eh? Endavant, endavant.

Llavors, tindria la paraula el conseller Andreu Mas-Colell per un temps de cinc minuts per donar resposta a totes les preguntes i, si en necessités una mica més, doncs, evidentment, serem generosos.

Andreu Mas-Colell (exconseller d'Economia i Coneixement, Generalitat de Catalunya)

Molt bé. Faré cinc minuts, però potser m'aniré estenent una mica perquè una companya ha anat a fer aigües i li hem de donar temps.

En primer lloc, permeti'm parlar del terme «privatització». Sona molt bé, però, tècnicament, no va ser una privatització, es va concessionar per cinquanta anys, i no els diré que cinquanta anys passen de pressa, però passen. I la propietat no es perd i es pot comptabilitzar. Per tant, es va fer una concessió, no es va fer una privatització. Si volen, poden dir-ne «externalització».

Sobre el tema del control. No recordo els debats en aquell moment, però una cosa està clara, si es feia un sistema pel qual la Generalitat mantenia el control de la institució, això comptava com a dèficit. No hi ha qüestió. Llavors, aquesta empresa hagués estat en el sector públic subjecte a totes les restriccions pressupostàries d'aquell moment. O sigui, que, en aquell moment, el règim concessional, que està ben establert i té un quadre normatiu molt clar i amb molta experiència, era l'adient.

Una altra cosa hagués sigut una manera indirecta de demanar un préstec, i no diré a hores d'ara, sinó a hores de llavors, el Ministerio i Europa ja se sabien tots els trucs per detectar maneres indirectes de fer estructurats i altres maneres d'endeutar-se.

Per tant, o es concessionava o no es concessionava, i en aquell moment concessionar-nos tenia l'avantatge que ens proveïa recursos. I també vull emfatitzar-ho, ho he emfatitzat menys abans, que també és el que convenia per les inversions.

S'ha fet la pregunta de..., i donat qui me l'he feta, ho sento, però ho haig de dir, de si vam estudiar on estava l'origen de l'endeutament. Escolti, sí, ho vam estudiar en els governs anteriors, i vostè els coneix millor que jo els governs anteriors que teníem, però no vull fer sang, hi havia un endeutament, que, deixi'm dir, hagués sigut gestionable en una situació normal, però una vegada va vindre aquesta crisi, s'havia de gestionar, i la manera de gestionar-ho va ser fent la concessió.

A veure, s'ha dit de final terrible, s'ha parlat de cinc-cents milions, etcètera, etcètera, i aquí vull fer una observació personal. Encara no sabem si seran cinc-cents milions o una mica més o una mica menys, perquè dedueixo per un article del senyor Manuel Pérez, de fa quinze dies, que el pacte per tancar el tema està al caure, i jo intueixo que serà adequat.

És a dir, amb aquests pagaments, n'hi pot dir indemnització, n'hi pot dir el que vulgui, són noms tècnics, hi ha tres elements, eh?, que convé distingir. Un és que, com vostè podrà entendre, si vostè ven una cosa que dona un dret durant cinquanta anys i et paguen a l'avançada el trenta per cent, i dintre d'un any o un any i mig això s'acaba, eh?, repeteixo, es paga el trenta per cent perquè són els tres-cents milions sobre un preu de cent mil per un dret de cinquanta anys. Doncs és evident que aquests diners, excepte un quatre per cent, els has de tornar. Per tant, els tres-cents milions són tres-cents milions menys i una mica, són part d'aquests cinc-cents milions, i això és com ha de ser perquè el sector públic no és un triler, no es dedica a vendre coses i, després, vendre un dret i, al cap d'un any, expropiar-lo. Per tant, deixem això fora.

En segon lloc, no el puc quantificar perquè no tinc la informació tècnica. En segon lloc, es van fer unes inversions. Les inversions que fes ACCIONA en aquell any o any i mig, les inversions es fan per anys, i això també s'havia de compensar.

I, finalment, hi ha la indemnització en sentit estricte. L'introduir clàusules d'indemnització és també estàndard en qualsevol contracte públic, perquè si el sector públic que ha firmat el contracte el trenca, per la raó que sigui, per més legítima, doncs això té un preu. Per tant, això s'ha d'incloure i això és el que suma aquesta quantitat.

Ara, els he dit, i emfatitzo, que hi ha una circumstància no buscada, però feliç d'aquesta situació. En aquests moments, la Generalitat disposa d'Aigües Ter-Llobregat sense cap compromís i, si volgués –si volgués–, poder-la tornar a concessionar, i els asseguro que, si la torna a concessionar, compensarà aquests cinc-cents milions en escriure. No dic que ho faci –no dic que ho faci–, ja he dit que això poden haver-hi opinions, no dic que ho faci, però el valor d'Aigües Ter-Llobregat en aquests moments, per la feliç circumstància que no ha quedat compromesa per

un moment en què es va fer i en què la situació era de duresa i la situació de mercat no era la millor, en aquests moments, el valor d'Aigües Ter-Llobregat, jo presumeixo, és bastant superior, tenint-ho tot en compte, al valor del moment en què es va concessionar. I per una diferència que estic segur que plenament compensaria les despeses addicionals.

O sigui, mirin també aquest angle, que és conseqüència, repeteixo, d'una circumstància no esperada, perquè per a nosaltres que es fes la concessió era vital i ens vam escarrassar a fer-ho al màxim també perquè fos així. Però, miri, la vida és molt complicada i, en aquest moment, també té aquesta circumstància feliç.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, moltíssimes gràcies, conseller. Doncs ara donaríem la paraula també al conseller Lluís Recoder també per un temps de cinc minuts, però també, evidentment, serem generosos.

Lluís Recoder (exconseller de Territori i Sostenibilitat, Generalitat de Catalunya)

Moltes gràcies, senyora presidenta, i gràcies als senyors diputats i a les senyores diputades per les seves intervencions.

Les preguntes que intentaré respondre, potser d'una forma una mica desendreçada, i, en tot cas, permeti'm també que hi afegiré algunes reflexions.

La primera qüestió és una prèvia. Bé, coincideixo amb el fet que si la Generalitat de Catalunya tingués el sistema de finançament que li pertoca pel nivell de responsabilitat que té i pel volum dels serveis que ha de gestionar, derivats del propi Estatut d'Autonomia de Catalunya, segurament alguns dels motius que estan al fons d'aquesta compareixença no tindrien sentit. I per tant, jo li desitjo als membres d'aquest Parlament i als grups parlamentaris als quals pertanyen doncs que tinguin molt d'èxit en aquesta negociació que en aquest moment està oberta amb el Govern de l'Estat i que es pugui resoldre d'una forma definitiva aquesta situació d'infrafinançament que Catalunya arrossega de fa molts anys.

I els ho dic, simplement, com a ciutadà, allunyat del dia a dia i de la vida política, però interessat en què aquest país funcioni i que tingui un Govern amb els recursos que necessita per gestionar els serveis que mereix la nostra ciutadania.

Mirin, però tenim un problema de finançament, però amb els recursos que tenim també és important i necessari que els governs prenguin les decisions que pertoca, encara que siguin incòmodes, encara que siguin difícils. I nosaltres, en el seu moment, en vam haver de prendre moltes. En el meu departament els hi esmentaré algunes que a totes vostres els sonaran.

Nosaltres vam aturar la Línia 9 del metro de Barcelona. Vam haver d'aturar les obres, simplement, perquè no podíem pagar en els proveïdors. I vàrem refinançar, vàrem concentrar els recursos en un tram que va ser Zona Universitat i Aeroport, que en aquest moment funciona.

Bé, doncs ens vam estimar més aturar la part central, que era impossible acabar-la, però que en aquest moment s'està tornant a treballar i està en marxa, i poder permetre que la ciutadania pogués utilitzar una part d'allò que ja estava sota terra, però que s'havia de posar en marxa.

Vam aturar la prolongació dels Ferrocarrils de la Generalitat a Sabadell i a Terrassa, tres estacions a cadascuna, jo vaig haver d'anar a veure els alcaldes i explicar-los i ho varen entendre, però avui en dia aquestes ampliacions ja funcionen i l'extensió de Ferrocarrils a Sabadell i a Terrassa és una realitat. La decisió va ser difícil, però ens va permetre refinançar, renegociar i acabar-ho.

I amb el tema del que ha comentat el senyor Mijoler, de per què no vàrem intentar, prèviament, fer el sanejament dels recursos de l'agència. No, no, nosaltres, abans d'aquesta decisió, ja vàrem aprovar el nou sistema del cànon de l'aigua. Aquest sistema, que tenia un clar efecte social, perquè, insisteixo, el consum bàsic d'una família és un consum que vàrem intentar que fos barat, però, en canvi, el consum sumptuari és un consum car. O sigui, rentar la roba, beure, rentar els plats, etcètera, és barat; omplir la piscina és molt car, molt car proporcionalment, perquè el cànon de l'aigua s'aplica d'una forma molt més contundent sobre els usos sumptuaris. Òbviament, tot això té un sistema de trams.

Va ser un instrument de política social, però també un instrument de política mediambiental perquè ha ajudat a reduir el consum d'aigua en aquest país. I no cal que els expliqui la necessitat que en tenim, malgrat que en aquest moment estigui

plovent, però tenim una situació endèmica de sequera i no tenim cap expectativa i cap esperança que això canviï, eh?

Bé, amb el tema de la gestió concessional. Els recordo que el grup polític que nosaltres representàvem, el Govern, i que va posar en marxa el procés de concessió d'Aigües Ter-Llobregat, és el mateix grup polític que va crear d'Aigües Ter-Llobregat dins del sector públic i l'Agència Catalana de l'Aigua. Per tant, si vam prendre una decisió d'aquest tipus no és perquè haguéssim reorientat la nostra visió del que havia de ser la política del país, és perquè no vàrem tenir més remei que fer-ho.

Per cert, el sistema de concessionar o externalitzar serveis públics no ens el vàrem inventar nosaltres, eh?

Els hi faig una petita relació, tirant de la memòria, on ens vam trobar nosaltres. La Ciutat de la justícia, la magnífica Ciutat de la justícia, a Hospitalet de Llobregat, concessionada, no pas pel nostre Govern. El Vic-Ripoll, que vaig inaugurar, em va tocar inaugurar com a conseller, concessionat. Vostès no ho veuran el peatge, però el peatge hi és, el que se'n diu el peatge a l'ombra. Palamós-Plaça d'Aro, concessionat, peatge a l'ombra. L'ampliació o desdoblament de l'eix transversal, concessionat, peatge a l'ombra. Eix Diagonal, Igualada, Manresa, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú, concessionat. Per tant, no ens vàrem inventar res de nou. Tot això ja ens ho vàrem trobar, ho havia decidit l'anterior Govern, òbviament, per necessitat,...

Fitxer 6

...perquè tampoc tenia recursos, imagino, per poder tirar aquestes inversions, si no era recurrent en el sector privat.

I, miri, la col·laboració públic-privada, jo per principi no hi estic en contra, és més, hi estic a favor.

I quan recordo una exposició que li vaig sentir a l'antic rector de la Universitat Ramon Llull, el doctor Oriol Amat, que ens va ensenyar un quadre, que els recomana que el recuperin, perquè era un quadre on analitzava els trenta-sis països de l'OCDE i quins eren els països que tenien un nivell més elevat de col·laboració públic-privada i els

que menys. I els hi asseguro que si mirem aquells països on el nivell de benestar, on la societat del benestar és més forta, on els ciutadans tenen una major xarxa de protecció social, on hi ha millors serveis, és en els països, justament, on la col·laboració públic-privada funciona millor. Perquè el sector públic no té capacitat d'arribar a tot arreu i moltes vegades no pot prestar determinats serveis amb la mateixa eficàcia que ho fa el sector privat.

Ara bé, vostè, senyor Mijoler, com jo, hem estat alcaldes, i segur que al seu municipi, com al meu, hi havia molts serveis que estaven concessionats. M'imagino, eh?, no conec exactament què passa dins de l'Ajuntament del Prat de Llobregat. Jo li dic que, al meu ajuntament, el servei de neteja diària, de recollida d'escombraries, de manteniment d'enllumenat, l'aigua, que és un servei municipal, estaven concessionats externament. Això és dolent? No, no és dolent en absolut.

El que és molt important és que l'Administració pública, en el moment que externalitza la gestió d'un servei, es quedi els instruments de control. Que això és el que, històricament, a vegades no passava. Parlo de fa molts anys, no? Que els ajuntaments, per exemple, externalitzaven i se n'oblidaven. No, no, escolti, vostè externalitza, però s'ha de quedar amb els instruments de control del concessionari perquè compleixi fil per randa el contingut dels plecs de la concessió. I avui en dia els mitjans telemàtics afavoreixen molt aquestes vies de control i els ajuntaments ho estan aplicant.

En el nostre cas, el Govern de la Generalitat es va quedar tots els instruments de control de l'empresa concessionària. Les tarifes, diuen, escolti, és que sembla, a vegades, sentint alguna intervenció, sembla que ens ho venguéssim i l'adjudicatària podia fer el que volgués. En absolut. Els recordo que el servei continuava sent públic, el que passa és que hi havia una empresa que el gestionava per encàrrec de l'Administració durant uns anys, i l'administració tenia la capacitat de control. Fins i tot, les tarifes les aprovava l'Administració, les aprovava el Govern de la Generalitat, no les aprova el concessionari, les aprova l'Administració. Per tant, això és molt important que ho recordem.

S'ha esmentat... Algú ha utilitzat una paraula que he sentit a vegades fora d'aquí, que és «nyap jurídic». Això ha estat un nyap jurídic. Miri, jo els... Escolti, és una

opinió i, òbviament, que no ho comparteixo. Jo els recomano que, abans de fer afirmacions d'aquest tipus, es llegeixin, ni més ni menys que la sentència... Això ho tinc, perquè ho pots baixar de qualsevol aplicatiu jurídic. La sentència de la secció cinquena de la Sala del contenció administratiu del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, de 22 de juny de 2015, i la sentència del Tribunal Suprem de la Sala tercera del contenció administratiu, del 20 de febrer de 2018, que són les sentències que afecten la concessió. Si arriben a la conclusió, després de llegir aquestes sentències, que estem parlant d'un nyap jurídic..., bé, jo no hi estic d'acord –jo no hi estic d'acord.

I dius, bé, és una opinió, bé, ja, és una opinió, però és que, justament, també els puc dir que ara, avui en dia, jo soc advocat, em dedico al dret administratiu, em dedico al contenció administratiu, diguem, tinc un cert criteri, i no és un nyap jurídic. Escolti, al final, l'ordre de repetir el concurs és per un tema de detall, eh? I voldria, simplement, que ho tinguessin clar.

I la darrera qüestió. El tema del cost. Ho ha explicat molt bé l'exconseller Andreu Mas-Colell, no? Al final, es va pagar una quantitat avançada, que necessitàvem, a més, i que ens va permetre poder resoldre alguns problemes molt bàsics de pagaments del Govern de la Generalitat. Però aquí hi ha, després, una decisió legítima del Govern de la Generalitat de l'any 2018, que diu, no, escoltin, no tornem a treure el concurs, sinó que ens ho quedem. I això té unes conseqüències econòmiques. És una decisió política, legítima, insisteixo, però que té unes conseqüències. S'ha de retornar a qui va pagar, se li ha de retornar, i unes altres quantitats per altres elements que varen demanar, i que sembla que s'ha arribat a un pacte, però només ho sabem pel que hem llegit en els mitjans de comunicació i res més.

Moltes gràcies, senyora presidenta. Gràcies, senyores i senyors diputats.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, moltes gràcies, conseller. Per acabar, tindria la paraula, també per un temps de cinc minuts, al senyor Pau Villòria.

Pau Villòria (exsecretari de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya)

Gràcies, senyora presidenta. Senyores i senyors diputats.

En primer lloc, voldria agrair al senyor Mijoler, perquè per mi era important que no posés en dubte la tasca dels tècnics i dels professionals en aquell moment.

Mirin, la signatura del contracte de la concessió a ACCIONA d'Aigües Ter-Llobregat va ser el dia 27 del 12 de l'any 2012. El dia abans es va signar el contracte de cessió de la gestió de túnel de la Vallvidrera i túnel del Cadí. S'ha qüestionat això mai? Estem aquí, hem parlat d'aquesta concessió, senyora Esteller? El procediment va ser el mateix. El procediment administratiu, que vostè coneix perfectament, va ser una subhasta pública i moltes de les persones i els tècnics membres d'una mesa van ser membres d'una altra.

Quin és el fet diferencial? Jo crec que ho han apuntat els consellers, que en un cas hi havia una única oferta i, en l'altre cas, hi va haver dues ofertes i això va comportar que es judicialitzés i es qüestionés el procediment, que va ser el mateix amb un i amb l'altre.

Què vull dir amb això? Que reivindico i poso en valor la feina que es va fer i que es va fer correctament i insisteixo amb el que deia el conseller Recoder. És a dir, en el seu moment, des d'un punt de vista quasi mediàtic, el nyap jurídic va causar fortuna i això era una paraula que vam sentir repetides moltes vegades, però entenc que no és el mateix.

Vull aprofundir també en una qüestió que deia el conseller Recoder respecte a la sentència. Miri, la qüestió era una qüestió tècnica... Pel motiu pel qual es va anul·lar el concurs, eh? Era una qüestió, primer, que no coincidia amb els arguments que en el seu moment va posar l'Òrgan Administratiu de Recursos. Eren diferents.

Seria discutible, que no ho discutiré, perquè la sentència és ferma, no ha estat recorreguda i, en qualsevol cas, malgrat no estigui d'acord amb el seu contingut, és obvi que l'acatem, no? Però els motius eren diferents. Aquella sentència, en principi, no era congruent amb la petició perquè s'estava discutint els arguments que havia posat sobre la taula l'OARC, que eren uns, que era el calendari d'execució de les obres, i el tribunal va anul·lar el concurs, no per aquest motiu –no per aquest motiu–, sinó per aquest motiu de la transparència. Que, escoltim, quan parlem de transparència, diguem, és un terme molt ampli, la qüestió era una resposta, un

aclariment, que, com s'havia comentat, vinculava, i que això va considerar el tribunal que no situava les dues parts ofertants en la mateixa situació.

Posteriorment d'això, analitzada la sentència, tant els tècnics com nosaltres mateixos, mantenim que no estem d'acord amb aquest raonament, però, per suposat, les conseqüències són les que són i les que tenen i és el que hi ha.

Insisteixo amb el que li deia, senyora Esteller, el procediment, que preguntava, és que no hi ha altre procediment, és aquest, es substitueix la Mesa, s'analitzen les ofertes i ja està. I es va seguir, com li deia, igual que amb el cas de Túnels Vallvidrera i Túnels del Cadí. I aquell va ser un procediment impecable, no va ser un nyap, i aquest sí. Bé, analitzin vostès i dedueixin vostès també per què va ser tot això.

Hi havia una altra qüestió, que jo crec que ha plantejat vostè, senyor Mijoler, si hi havia auditories, seguiment i tal. A veure, des del primer moment que... Hi ha una qüestió que és rellevant i vostè també coneix, el personal quedava subrogat amb el nou... És a dir, una cosa era qui gestionava la negociació i, òbviament, perquè així ho determina la llei, el personal era el mateix.

En qualsevol cas, jo m'atreviria a afirmar que el ciutadà no va notar cap tipus de diferència entre una gestió i l'altra. Això, per bé o per malament, va ser així.

Jo ho deixaria aquí. Jo crec que els consellers han comentat tal, tal. Insisteixo, si tenen qualsevol altra pregunta, estic a la seva disposició.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bé, moltes gràcies. No sé si algun dels grups voldria tornar a... Sí? Sí? D'acord.

Doncs, si els sembla, farem per un temps de tres minuts de cada grup, d'acord? I començaríem pel diputat Lluís Mijoler del Partit dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Moltes gràcies, vicepresidenta. I potser una miqueta més, perquè hi ha una interpel·lació directa del portaveu de Junts cap a mi. Per tant, si tinc temps per contestar-li alguna de la interpel·lació que m'ha fet i les al·lusions, no?

Bé, el que hem escoltat no és més del que portem escoltant més de tretze anys, no?, que aquest procés de privatització, concessió, era necessari per resoldre el deute

públic, que asfixiava aquestes finances de la Generalitat, aquest deute històric. Aquesta va ser la justificació que ens vam voler donar llavors, per un fet que és evident, vendre la nostra aigua a empreses privades.

I cap de vostès m'ha contestat la pregunta que els he fet, si tenien coneixement o no que va haver-hi una resolució del conseller d'Economia, del conseller de Territori, llavors Santi Vila, en la qual garantien a les empreses concessionàries que, malgrat que hi hagués una resolució, el contracte estava lligat i ben lligat, i que, per tant, tindrien dret a tots els danys i perjudicis, i que, per tant, el negoci el farien, hagués concessió o no, no?

I això no sé si va anar directament amb la tarifa de l'aigua en perjudici dels ciutadans i ciutadanes, però l'evidència és que sí ha anat amb els nostres impostos, perquè avui, i aquest és el motiu de la compareixença, estem veient com hi ha una indemnització de 365 milions que ja s'ha pagat a un fons voltor i que està pendent d'algun altre, precisament, per aquella resolució en què el Govern, en aquell moment, garantia aquella concessió, hagués o no hagués una resolució posterior.

I, carai, no fitem, que deia aquell, comparar la privatització de l'aigua o la concessió de l'aigua amb un autopista, amb el peatge d'un autopista, em sembla, permeti'm, senyor Recoder, una mica frívol. I encara em sembla pitjor, i sobretot, tenint en compte que és vostè un il·lustre professional del dret, que em compari una concessió amb una licitació d'un contracte de serveis. No és el mateix –no és el mateix. I per tant, una concessió a cinquanta anys és una quasi privatització. Li admeto que, jurídicament, no podem dir que estrictament és una privatització perquè no és una venda d'aquells béns, però sí que és una concessió per cinquanta anys i és que passi a mans privades la gestió d'un bé que és públic.

Per tant, el debat avui encara el tenim, i d'allò encara se'n deriven algunes de les conseqüències que avui estem pagant. I és per això que els hem demanat que vinguessin per aclarir quin grau de responsabilitat hi havia llavors, amb aquell Govern, en qüestions que estan tenint conseqüències que estem veient ara.

Sobre l'ACA, no m'hi puc estar, l'ACA neix amb un deute, ja, d'entrada, amb un dèficit de 573 milions de la fusió de sanejament i de l'abastament. Els governs previs al tripartit van concertar préstecs com a despesa plurianual que, precisament,

finalitzaven el 2003, amb el canvi de Govern. Les polítiques d'aigua s'havien capgirat totalment respecte a la política d'aigua del pujolisme, el qual basava el seu model...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Diputat, hauria d'anar acabant perquè m'ha demanat un trosset per contestar el diputat Calatayud, però continua amb altres temes.

Lluís Mijoler Martínez

Un minut. Sí, per tant, he utilitzat tres minuts i li demano un minut perquè li estic contestant ara al diputat Calatayud, sobre l'ACA.

Deia, tercer, les polítiques d'aigua s'havien capgirat totalment respecte a la política d'aigua del pujolisme, el qual basava el seu model en l'estratègia de l'oferta i no en la de la demanda.

Quart, el Govern tripartit va invertir més de cinc-cents milions en infraestructures d'aigua, com la connexió de la Font Santa o la dessalinitzadora del Prat. Davant dels episodis de sequera, avui, aquestes obres ens han salvat.

Cinquè. No hi va haver transferències amb recursos propis a l'agència, a l'ACA, i els ingressos pels cànon es mantien congelats mentre incrementàvem les despeses, de manera que només es podia recórrer a l'endeutament com a sistema de finançament.

I, per últim, avui s'ha demostrat que la gestió pública, tant d'ATLL com el de l'Agència Catalana, no només és més eficient que la privada, sinó que, a més, fins i tot, dona beneficis.

Moltes gràcies i disculpes.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, gràcies, diputat. Bé, a continuació...

Fitxer 7

...és el torn de Junts per Catalunya. Té la paraula el diputat Quim Calatayud.

Joaquim Calatayud Casals

Sí, bàsicament, no... És evident que aquí cadascú defensa les seves posicions, però que, en tot cas, jo acabo sempre el mateix. Avui estem parlant d'una concessió a cinquanta anys que realitza el Govern del país, com, escolta'm, a Tarragona tenen una concessió de brosses que, segurament, parlen tots sols de poder arribar a trobar-ne solucions, vull dir que són dinàmiques jurídicament molt complexes i molt difícils, i que et trobaves amb una situació que el Govern de la Generalitat estava a l'autèntica misèria de les misèries.

I que, per tant, no sé si sempre és culpa de Madrid o si sempre els ninots som els d'aquí, però jo només vull que comptin, els últims trenta anys, el nivell d'inversions que hi ha hagut en ferrocarrils de curta i llarga..., la situació a la comunitat de Madrid i la de Catalunya, i, quan ho tinguin comptat, pensin si el mateix import que es va produir a Madrid s'hagués produït a Catalunya, aquesta tarda la consellera Paneque hauria hagut de comparèixer aquí al Parlament, i la setmana vinent hauríem hagut de tindre un ple monogràfic sobre aquest tema. N'estic convençut que no. Més enllà que aquí puguem ser més tontos que allà o allà més espavilats que els d'aquí, però que la situació hauria sigut molt diferent, això és evident.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bé, doncs, a continuació té la paraula el Grup d'Esquerra Republicana, el diputat Albert Salvadó.

Albert Salvadó Fernández

Gràcies. Bé, torno a agrair la compareixença dels consellers i del secretari general, empatitzant i sent absolutament conscient de la brutal tensió de tresoreria que es van trobar, els objectius de dèficit posats per l'Estat i per Europa, que l'Estat va aprofitar per donar una volteta més. I, simplement, constatar que els graus de llibertat en els quals es podia gestionar una crisi com aquella doncs, evidentment, eren més menuts.

Es van trobar, segurament, un escenari i que les causes eren alienes a vostès, però el que no n'era aliè era com s'aborda este escenari. Perquè parlem..., a mi m'agradaria parlar de model de gestió de l'aigua, però al final és indestriable en este escenari, en la política econòmica del mateix Govern. Al final, el model de fiscalitat és, com vostès saben, absolutament ideològic.

I a mi, ja per acabar, em permeten fer un exercici de política ficció per entendre quin és el nostre enfocament. Llegint el conseller Mas-Colell, jo estic absolutament convençut que, si hagués estat conseller d'Economia en lloc de amb president de Convergència i Unió o de Junts, ho hagués estat per un president d'Esquerra Republicana, jo, personalment, estic absolutament convençut que no s'hagués, primer, bonificat el cent per cent l'impost de successions, que va arribar a suposar una recaptació de mil milions d'euros per a la Generalitat, i després concessionar un servei públic com l'aigua. N'estic convençut que estos dos aspectes, en este ordre, no s'haguessin produït en un president d'Esquerra Republicana i en un conseller d'Economia, l'honorable Mas-Colell.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bé, a continuació és el torn del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. Jo penso que a Catalunya el que hem de fer és assumir les nostres responsabilitats i gestionar de la millor manera possible les competències que tenim amb els recursos que tenim i no culpar els altres de la nostra mala gestió. I aquesta és una qüestió fonamental a l'hora de retre comptes als ciutadans i tenir honestat política en tots els extrems de les qüestions que es fa.

Aquí sempre es culpa els altres, la gestió de la crisi és molt fàcil fer-ho quinze anys després, sense tenir cap tipus de responsabilitat, però, en canvi, sí havent incrementat, quan es va governar, el deute de la Generalitat, de manera que era inassumible. Per tant, aquesta mala gestió dels serveis públics repercuteix en els ciutadans a través dels impostos.

Des del Grup Popular considerem que la gestió dels serveis públics ha de ser amb el criteri d'eficàcia i l'eficiència, i ho ha de fer l'operador que està en millor condició de fer-ho amb el menor cost possible, perquè això fa que el cost del ciutadà sigui menor, i aquesta és la prioritat. El ciutadà ha de rebre un servei en bones condicions, amb eficàcia i eficiència per part de qui ho administra i amb el menor cost possible.

I la Generalitat, amb la seva mala gestió, el que fa és incrementar impostos i el ciutadà paga aquesta mala gestió amb cànon, amb sobre impostos, i aquesta és la situació de la Generalitat. Per tant, nosaltres el que volem és reduir el cost de la gestió i fer-ho de la millor manera possible.

Respecte a la privatització, que no és privatització quant a la concessió, però, bé, és igual, aquests cinquanta anys no és el mateix que una encomana de gestió. I per tant, nosaltres el que diem és que, el que hem volgut preguntar és si hi havia algun informe, no perquè qüestionem que el procediment va ser incorrecte, sinó que si hi havia hagut cap alerta respecte a les qüestions que ha assenyalat el tribunal, que és cert que no eren substancials quant a l'estructura del procediment, sinó per unes qüestions referides a decisions de la pròpia Mesa de Contractació.

Per tant, des d'aquesta visió, el Grup Popular el que considera és que la Generalitat ara ha de prendre nota, ha de valorar el conjunt d'aquestes operacions i veure de quina manera es gestionen els serveis de la Generalitat de Catalunya, de l'aigua o qualsevol altra.

Però per part del Grup Popular, l'accent no ha de ser en la manera en com es gestiona, sinó en la prestació del servei. De manera que el ciutadà pugui rebre un servei excel·lent amb el menor cost possible, i l'operador que s'ha de triar és aquell que ho garanteixi, en comptes de premisses polítiques que condicionen decisions i que pel fet que sigui públic no vol dir que això estigui ben prestat.

I, en canvi, l'esquerra anteposa tota la ideologia a l'eficàcia i l'eficiència en la prestació dels serveis i han demostrat, quan governen, que l'únic que saben fer és endeutar, endeutar, endeutar, després ho hem de pagar tots amb impostos.

Per tant, des d'aquesta visió, nosaltres som dels que considerem que cal reduir els costos de les estructures i garantir una prestació de serveis amb eficàcia, eficiència i amb el menor cost possible pels ciutadans.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Moltes gràcies, diputada. A continuació és el torn de... Renuncia al torn? D'acord. Concs a continuació és el torn de la CUP, del diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. És evident que, jurídicament, doncs una concessió és el terme legal establert, però quan parlem de privatització és perquè realment el que va passar. Fins i tot el president Mas en el seu moment va arribar a parlar de privatitzacions. Vull dir, que una cosa és el terme jurídic i l'altra és, a nivell popular, el que la gent va acabar tenint la percepció, no?

I el que va passar realment és que el Govern de Mas, el Govern de Convergència i Unió va fer la privatització més gran de la història de la Generalitat, i mirin com ha acabat, als tribunals i amb una quantitat important de diners que s'han de rescabalar a aquesta empresa. Sí que és evident que en el seu moment va ingressar aquests tres-cents milions d'euros i és evident que se li han de tornar, només faltaria, perquè així hi ha una sentència que ens ho diu.

Però, a part, hi ha totes les conseqüències. Perquè vostè diu: «La indemnització estàndard». Bé, si les coses es fan bé, no hi hauria d'haver indemnització, ni estàndard ni no estàndard. I les coses no es van fer bé. Que, de fet, com a CUP ens n'alegrem que no es fessin bé perquè això ha permès que no passin cinquanta anys, sinó que el 2018 recuperéssim la gestió pública de l'empresa. Per tant, estem contents, de fet, que no fessin bé les coses perquè torna a estar en mans públiques.

Però és evident que vostè després ho mira, el valor actual de l'empresa s'ho mira des d'aquesta perspectiva, però és que nosaltres no mirem aquesta empresa com només el valor econòmic, sinó el valor que ens aporta, sent pública, com a poble de Catalunya, no? Un servei essencial, un servei bàsic, un dret humà que per a nosaltres sempre ha d'estar en mans públiques.

Per tant, no mirem el valor econòmic, no mirem si algú el vol tornar a privatitzar. Nosaltres pensem que el gran valor que té és que és pública i que està al servei de la ciutadania i que mai s'hauria d'haver fet aquesta privatització més gran de la història de la Generalitat de Catalunya.

I també els recordo que durant els anys de gestió d'ACCIONA, els pocs anys de gestió d'ACCIONA de l'ATLL, ja es van detectar antifrau, irregularitats i, fins i tot, el Govern de Convergència i Unió els va arribar a multar amb quatre milions d'euros i Antifrau els va recomanar que recuperessin, que rescindissin el contracte i retornés

a mans públiques davant d'aquestes irregularitats. I el Govern d'aquell moment tampoc no s'hi va atrevir, tot i les recomanacions d'antifrau.

Per tant, el que vam viure en aquells anys va ser la major privatització que ha vist aquest país en clau pública. I, després, el que hem vist és un mal concurs que ha generat una despesa pública important, que no considerem normal aquestes indemnitzacions, perquè mai no hauria d'haver passat. Però el que sí que tenim clar és que, novament, entre tots i totes paguem aquestes indemnitzacions d'una feina mal feta, perquè és així, així ho diu una sentència ratificada pel Tribunal Suprem.

I repeteixo...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Diputat, hauria d'anar acabant.

Dani Cornellà Detrell

...ens alegrem, per desgràcia, d'aquesta sentència, perquè així, avui en dia, la ciutadania tornem a gaudir d'aquesta empresa pública i un servei públic com sempre hauria d'haver estat.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bé, per acabar, té la paraula el Partit Socialista de Catalunya, el diputat Jordi Riba.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies. Al nostre entendre, i a risc de ser reiteratiu, estem davant de tres plans d'anàlisi, el què, el per què i el com. El què és evident, podem posar-hi el matís o la concreció, la perfecció terminològica, l'externalització, la concessió, és una decisió que es va prendre en el seu moment, induïda per uns perquè, un context econòmic que coneixem abastament, està plenament reiterat, i una qüestió també de model, com aflora, diguem-ne, en les seves intervencions, perfectament legítima, sobre externalitzacions, col·laboració públic-privada, quin és el paper o el model que ha de tenir l'Administració a l'hora de gestionar els seus serveis públics i quines funcions han de tenir o ha de tenir aquesta col·laboració públic-privada.

En tot cas, estem convençuts, i ho deia el senyor Villòria, i estic convençut del que acaba de dir, si no estiguéssim davant d'un com manifestament perfectible, avui no

seríem aquí. Ens hem centrat molt en les intervencions, en debatre els quès i els perquè, però el que ens porta avui a ser aquí és com es va desenvolupar aquest procés de licitació i, sobretot, l'adjudicació ulterior, no qüestionant la feina dels tècnics, sinó, diguem-ne, les derivades objectives que se'n van plantejar. En podem dir-ne termes tècnics. Va haver-hi unes consultes sobre el programa d'actuació o d'execució de les obres, va ser resposta a un dels licitadors potencials, encara en aquella fase. Aquesta resposta es va considerar, després, per l'Organisme de recursos contractuals, i així ho va ratificar el Tribunal Superior de Justícia i el Tribunal Suprem com una resposta vinculant que s'hauria d'haver també traslladat a l'altre o als altres possibles licitadors que hi hagués hagut.

I d'aquí se'n deriva, diguem-ne, un defecte procedimental en el procés d'adjudicació que, si em permeten, ha contaminat tot el procés i ens ha situat en la situació que estem avui.

Per tant, insisteixo, al nostre entendre, l'element central que considerem que hem d'observar és com es va desenvolupar aquest procés de licitació i, en tot cas, les decisions preses també en aquest procés, les administratives purament i aquelles, diguem-ne, que no, o sí, van respondre estrictament a aquests extrems.

I, en aquest sentit, el que posem damunt de la taula com a conseqüència i derivada d'aquesta gestió del com es va produir aquest procés de licitació és no ja la recuperació del pagament avançat, les inversions realitzades no amortitzades, els costos de licitació, la devolució de la garantia, sinó el debat sobre les expectatives de guany que això va derivar i que és perfectament interpretable com aquell element directament lesiu des del punt de vista dels interessos econòmics de la Generalitat.

I és en aquest sentit que nosaltres, com hem dit abans, volem no fer, diguem-ne, llenya de res, sinó aprendre lliçons, diguem-ne, dels errors presos o succeïts en el passat i entendre, diguem-ne, la necessitat d'extrema transparència en els processos i d'una observança exquisida en els procediments, que sembla que és la lliçó que hauríem de tenir molt clara d'aquest procés.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Moltes gràcies, diputat. Doncs ara, si volguessin respondre les preguntes, tenen un temps de cinc minuts que no cal que esgotin, però li donem la paraula al conseller Andreu Mas-Colell.

Andreu Mas-Colell (exconseller d'Economia i Coneixement de la Generalitat de Catalunya)

Només un punt. Jo disputo completament el tema dels efectes lesius, etcètera. El fet és que qui sigui, vostès, els que ho han mencionat, han tingut l'opció de tornar a licitar o de no tornar a licitar. O sigui, han tingut aquesta possibilitat. Si haguessin tornat a licitar, tot això no passaria. Això és el que va suggerir el jutge.

Vostès van decidir no tornar a licitar i això és perfectament justificable, etcètera, però això els costa alguns diners, no cinc-cents, la part que sigui estrictament indemnització, que encara no sabem exactament quina és, si és més gran...

Fitxer 8

...o és més petita. Però aquesta va ser una decisió que va prendre la Generalitat amb un paper en blanc. Li va sortir a compte decidir que pagaria aquesta part per mantenir l'empresa pública. Això no és el que deia la sentència i és perfectament raonable, però va ser una decisió que va prendre el Govern. El senyor de la CUP ens ha dit que condicionada per ells, els felicito, perquè se'n van sortir, però això és el que hi havia. Si haguessin fet el que recomanava el jutge, de totes aquestes implicacions econòmiques no n'estaríem parlant.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Gràcies, conseller. Doncs a continuació té la paraula el conseller Lluís Recoder.

Lluís Recoder (exconseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya)

Sí, moltes gràcies. El senyor Mijoler ens fa una pregunta, diu que no hi ha hagut resposta. Ho sento, jo no li puc respondre. La meva responsabilitat acaba el 28 de desembre de l'any 2012 i vostè ens demana per una decisió d'un altre Govern que no està en les meves mans, doncs, de poder-li donar resposta, insisteixo.

No vull debatre sobre temes que ja vam debatre, eh?, sobre la situació econòmica de l'Agència Catalana de l'Aigua. Si té interès el remeto als diaris de sessions o als debats que vam tenir amb el senyor Salvador Milà del seu grup polític; amb el senyor Jordi Terrades del Grup Socialista, actualment té responsabilitat en el Govern; amb el senyor Marc Sanglas del Grup d'Esquerra Republicana; amb el senyor Santi Rodríguez del Grup Popular. En vàrem parlar molt, en ple, en comissió, he trobat interpel·lacions... En fi, tot això ho vàrem debatre molt.

Jo li afegiria un fet que també estava en l'origen de la problemàtica econòmica i financera de l'Agència Catalana de l'Aigua, que era la situació de sequera, eh? Aquella situació de sequera que es va acabar, miraculosament, després de la peregrinació del conseller Baltasar a Montserrat i que ens va omplir els pantans. Per tant, quedi la idea en l'aire per a properes sequeres.

Ara, sí que hi ha un aspecte que ja l'he dit abans i que, insisteixo, el cànon de l'aigua el vam reformar nosaltres, el va reformar el Govern al qual pertanyíem les tres persones que estem aquí dalt. I el cànon de l'aigua era una decisió difícil, eh?, malgrat que ja li he explicat que tenia un caràcter social i, a més..., i una voluntat que fos un instrument per reduir el consum d'aigua en aquest país, com s'ha fet. Però va servir també per revertir la situació econòmica de l'Agència.

No voldria dir res més, només jo crec que és molt important... O sigui, jo crec que en política hi ha això, permeti'm que els parli en *offsider*, és molt important en política tenir idees, això està clar. Tots vostès aquí representen grups polítics amb unes idees que defensen, que compareixen a les eleccions amb uns programes, però amb les idees no n'hi ha suficient, és molt important tenir capacitat de decisió, capacitat de prendre decisions i, sobretot, la valentia per prendre-les.

I jo crec que estem en un moment, ara, i ara ja me'n vaig molt lluny d'aquella època en què vaig tenir responsabilitat, on els governs han de prendre decisions difícils, i, fins i tot, diria, decisions que podien tenir un cert caràcter disruptiu.

Per tant, jo els animo que ho facin, perquè el país ho necessita, aquesta capacitat de prendre decisions i d'assumir les conseqüències. A vegades, doncs, poden tenir conseqüències electorals, però és que ho necessitem, eh? Per tant, en aquest sentit,

és simplement una recomanació, no té cap valor venint de qui bé, però jo la deixo aquí.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

I per acabar, no sé si...? D'acord. Bé, doncs acabada aquesta compareixença, el que sí que m'agradaria és agrair moltíssim als tres compareixents. Per a nosaltres, doncs, ja es poden imaginar que sentir a tres figures polítiques que han tingut tanta importància en el nostre país ha estat un honor i, per tant, agrair-los moltíssim la seva presència avui aquí.

I per acabar, a tots vostès dir-los que el president em diu que els ho digui, el president legítim, que avui a les quatre... *(Rialles.)* A les quatre... *(Veus de fons.)* Home... *(Rialles.)* A les quatre hi haurà la compareixença de la consellera Paneque i que tindran un torn de vuit minuts cada grup, d'acord? I després hi haurà un segon torn de tres minuts. Trobo que t'has passat amb els vuit minuts, però, bé...

S'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...

Fitxer 10i11CTH9

Sessió 11 de la CTH

La sessió de la Comissió de Territori i Habitatge (CTH) s'obre a ****. Presideix Joaquim Calatayud Casals, acompanyat del vicepresident, Albert Salvadó Fernández, i del secretari, Francesc Jesús Becerra Ramírez. Assisteix la Mesa el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

Hi són presents [José Ignacio Aparicio Ciria](#), [Eva Candela López](#), [Neus Comes Pon](#) i [Manel Ezquerro Tomàs](#), pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; [Glòria Freixa](#) i [Vilardell](#), [Montse Ortiz](#) i [Martí](#) i [Salvador Vergés](#) i [Tejero](#), pel G. P. de Junts; [Ester Capella](#) i [Farré](#) i [Lluïsa Llop Fernández](#), pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; [Àngels Esteller Ruedas](#) i [Eva García Rodríguez](#), pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; [Andrés Bello Sanz](#), pel G. P. de VOX en Cataluña; [Lluís Mijoler Martínez](#), pel G. P. Comuns; [Dani Cornellà Detrell](#), pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i [Rosa Maria Soberana](#) i [Bonet](#), pel G. Mixt[membres comissió].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la gestió del servei de rodalia després de la finalització de les obres en el corredor ferroviari entre Tarragona i Barcelona (tram. 354-00090/15). Pere Lluís Huguet Tous, del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
2. Sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre Rodalies de Catalunya (tram. 355-00060/15).

El president

Bona tarda, diputats i diputades.

Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la gestió del servei de rodalia després de la finalització de les obres en el corredor ferroviari entre Tarragona i Barcelona

354-00090/15

Anem a donar inici a aquesta sessió i començaríem pel punt 1, que és la sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori. Aquest és un tram 354-00090/15 del Partit Popular per part del senyor Pere Lluís Huguet i que, per tant, passariem... *(Veus de fons.)* Perdó, bé...els substituïts. Vinga, doncs, comencem amb els substituïts. Comencem pel Partit Popular.

(Veus de fons.)

Junts, en principi no n'hi ha cap. VOX, tampoc. Aliança?

Rosa Maria Soberana i Bonet

Substitueixo la diputada Sílvia Orriols.

El president

Gràcies. El Grup dels Comuns?

Lluís Mijoler Martínez

President, m'acompanya el diputat David Cid, que serà qui farà la intervenció.

El president

Farà la intervenció el senyor Cid, molt bé.

En principi, la CUP veig que hi ha el senyor Cornellà. Esquerra Republicana, en principi tampoc. I el Grup del PSC...

Eva Candela López

Sí, el Grup Socialista, gràcies, president, el diputat Jordi Ribas substitueix el diputat Manel Ezquerro.

El president

Molt bé, doncs, moltes gràcies.

Una vegada corregida la situació, passàrem a debat i votació. No sé si el representant del Partit Popular, crec que no d'això...

Directament passem a votació la sol·licitud.

Vots en contra? Abstencions? Vots a favor?

Molt bé. Quedaria aprovat ja el punt 1.

I ara, seguidament, vaig a buscar la...

(Veus de fons.)

Bé, evidentment, substanciem les dues i donem inici al debat. Vaig a buscar la consellera.

(Pausa.)

El president

Bona tarda, diputats i diputades. Bona tarda també a l'equip que acompanya la consellera. Donar la benvinguda també al senyor Macias, al senyor Nadal i, com no, a la consellera Paneque a aquesta sessió que realitzem avui.

Sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre Rodalies de Catalunya

355-00060/15

Evidentment, passàrem al punt 2, que és la sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la Consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre Rodalies de Catalunya. Dir-vos que la consellera tindrà un màxim de seixanta minuts per fer l'exposició inicial. Seguidament, al primer torn, els diferents grups polítics tindran un màxim de deu minuts i, seguidament, al segon torn, la consellera tindrà un màxim de trenta minuts i els grups polítics tindran un màxim de tres minuts. Per tant, donàrem ja inici a la sessió. Consellera, quan vos vulgui.

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

Moltíssimes gràcies, president. Membres de la Mesa, diputats i diputades. També a les persones que ens acompanyen, representants de diferents plataformes i

periodistes que ens acompanyeu aquí a la sala. Dir-los... Jo faré una intervenció. Ens acostarem al temps marcat, però posterior a la meva intervenció i dins d'aquest temps li donaré la paraula al Comissionat, el senyor Macias, per complementar aquesta primera intervenció.

Els volia dir que vinc amb dos ànims a aquesta comissió. Saben vostès que em presento avui aquí a petició pròpia, perquè estic convençuda que quan hi ha problemes, els responsables polítics és del tot necessari que donem explicacions a la ciutadania, per descomptat, però també al Parlament i, per tant, als grups parlamentaris i a les persones escollides per la ciutadania. I és per això que vaig demanar a petició pròpia comparèixer avui en aquesta comissió. I els deia que ho feia amb dos ànims. Un primer, doncs, amb responsabilitat. La responsabilitat que tinc com a consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, i també amb un ànim, veuran en aquesta primera part de la meva intervenció, d'aprofitar aquesta comissió per poder treballar conjuntament en la mesura del possible i amb unitat per donar resposta a un problema que afecta a molts catalans i catalanes.

El meu primer pensament, per això, el sentiment més immediat que tinc, i també ho volia dir, és pels usuaris de Rodalies. Això ha estat, els ho haig de dir, el que més m'ha preocupat com a consellera, el que més ens ha preocupat com a equip i com a govern, i que ens ha ocupat bona part d'aquest temps per donar una resposta encertada a la qüestió per responsabilitat i tenint al cap els usuaris de Rodalies.

El Govern, i estic segura que el Parlament també, tenim un objectiu clar que crec que és irrenunciable, que és garantir un servei ferroviari eficient que estigui a l'alçada del que mereix aquest país. I estic segura, perquè ho sé, perquè ho he vist i he tingut ocasió de veure-ho aquests dies, que els professionals i els tècnics fan cada dia tot el que poden perquè tot plegat funcioni. Però quan això no passa, i no ha passat, quan les coses fallen, perquè n'han fallat, en patim les conseqüències. I aquesta és la qüestió fonamental i crucial. I no són només inconvenients, en som perfectament coneixedors i les plataformes ens ho recorden cada dia i en el diàleg que tenim amb elles. No són només inconvenients causats a la xarxa. Això perjudica la vida quotidiana de persones concretes. És alterar projectes, és trastocar la tranquil·litat dels usuaris i és afectar el benestar de les persones i de moltes famílies. En som

molt conscients. Tots i totes crec que en som conscients i davant d'aquesta situació pensem, penso –pensem des del Govern, penso com a consellera– que el que cal és inversió, el que cal és esforç, el que cal és treball i el que cal és coordinació.

Un dels problemes de l'actual situació és que la paciència dels usuaris es troba sota mínims o, com he dit a vegades amb una frase més planera, la gota que ja arriba al llindar del vas. Perquè són molts anys acumulant problemes i perquè fa molt de temps que els usuaris ens demanen solucions. I les coses no són fàcils. Jo sé que amb això no us dic res de nou. Es superposen diferents problemes. Una desinversió històrica a la xarxa de Rodalies, el Pla d'Inversions 2020-2030, que suposa moltes obres en marxa –i les obres són necessàries, però causen incidències en el sistema, perquè les estem duent a terme mentre prestem el servei–, el traspàs de Rodalies, la nova governança del servei de Rodalies, el canvi en la gestió, l'augment dels usuaris... Són un conjunt de fets objectius, aquests sí que són objectius, que l'un damunt de l'altre han creat, en aquests moments, una circumstància difícil que ara ens pertoca de superar.

El funcionament de Rodalies, això s'ha dit moltes vegades, no era ni és bo tampoc en aquests moments. Fa molts anys que dura aquest fet. Ha tingut relació amb les diferents conjuntures polítiques i amb els temps que han anat superant el nostre país. I en aquests períodes hi ha hagut veus que han demanat sovint que aquest servei tingués un rendiment millor. Ara, tot aquest cansament es veu acumulat, les obres de la xarxa sud –vull recordar, les més complexes que s'han dut a terme les últimes dècades– eren necessàries i del tot encertades, però també han comportat distorsions en el dia a dia i les obres encara no han acabat. Estem amatents als canvis que portaran i és prematur i precipitat avaluar-ho. Això no treu, com els deia, que hi ha molt cansament a causa dels problemes acumulats. Aquesta és una altra qüestió. Ve de molt enllà, però el present que vivim té un fons estructural. Està vinculat amb què ha passat, diríem –aprofitant la climatologia– que està plovent sobre mullat. Per entendre bé la situació, jo crec que cal tenir-ho en compte, perquè el malestar hi és i en molt bona part, per no dir en tota, està absolutament justificat.

I la imatge de Catalunya ha estat sempre molt bona. Ara bé, si mirem la realitat d'aquests últims anys, jo crec que la majoria podríem estar d'acord que podem

millorar i que hi ha recorregut de millora en el servei de Rodalies. El govern de Pere Aragonès va ser molt conscient que s'havia de córrer, que s'havien d'iniciar algunes inversions i algunes s'han iniciat i algunes s'estan duent a terme en aquests moments. Una aposta de país que jo crec que algun dia serà recordada com cal. I us ben asseguro que pel govern del President Illa i per la conselleria, la mobilitat i la millora del servei de Rodalies és un element absolutament fonamental i clau. I no es tracta de

Fitxer 10i11CTH10

buscar culpables. Ho he dit aquests últims dies i ho torno a dir avui. Els que creiem en la llibertat institucional crec que no hem de buscar culpables. Ara, no s'hi val a tenir la intenció d'aprofitar el context per encendre batalles de segell partidari o banal. Això tampoc no ho hem de fer amb altres administracions. Aprofito per dir ho. Saben que crec que serà necessari del tot la col·laboració entre institucions. I no dic que no haguem de fer tot això per raons morals, no dic que no ho haguem de fer per raons polítiques. Jo dic que no ho hem de fer perquè simplement no funciona, no aporta solucions. I no és una manera, des del meu punt de vista, d'actuar seriosa.

Ningú no ens fa cas si no mesurem bé com fer les coses. I nosaltres, els catalans, també som així i per això tractem la gent com exigim que ens tractin. Tots i totes sabem que a l'hora de negociar, que a l'hora de pactar millores per a Catalunya, l'esforç, el compromís cap als catalans i catalanes fa molt més servei que les estridències i els tripijocs de signe polític. El govern és el primer responsable, és a dir, que venia amb aquest ànim, de treballar per Catalunya. També recordo que tenim la legitimitat que li han atorgat els catalans i catalanes, i també vull destacar el treball generós de tots els grups presents aquí, que es fa, entenem, amb compromís amb el progrés de Catalunya.

Per tant, sí que ens sembla que aquesta qüestió, la de la unitat, que era l'altre ànim que avui els deia, és important. I volia fer aquesta primera crida al treball conjunt i unitari per part dels grups parlamentaris. I crec que és una qüestió a tenir en compte, perquè, de fet, la millor tradició catalana ens ha assenyalat que els moments en què hem tingut unitat d'acció en assumptes importants ha estat quan el país ha mostrat

allò millor que som. Per tot això, els volia dir també que l'opinió que em traslladin avui i en debats posteriors, però en tot cas, en aquesta sessió, l'opinió o les propostes per nosaltres, per la conselleria, té una importància cabdal i no volia deixar de dir-ho ni de recordar-ho.

I així mateix, també els vull expressar el respecte per a totes les contribucions que fins ara ens han fet arribar alguns grups parlamentaris i que de ben segur continuaran arribant, per al treball cooperatiu que pugueu expressar també en aquesta sessió. I en aquest poc temps a la conselleria, en aquests set mesos, he de dir que he après de tothom, però especialment d'aquelles persones i d'aquells grups polítics que heu ocupat posicions de responsabilitat a Catalunya i que, per tant, sabeu amb profunditat i amb la responsabilitat que heu exercit de la complexitat d'aquesta qüestió.

I ho vull dir amb claredat, perquè hi ha hagut alguna lectura equívoca i algun article publicat que pot haver tingut l'origen en algun malentès. El problema de Rodalies de Catalunya és un fet estructural històric que ve d'enrere, però això no significa –i no admeto que ningú afirmi, en qualsevol cas, perquè faltaria la veritat– que el govern hagi assenyalat o buscat culpables, però sí que vol explicar com hem arribat fins aquesta situació.

El nostre país ha de millorar el servei de Rodalies. Sóc conscient que, a més a més, compartim aquest propòsit. Tinc la intenció d'utilitzar la voluntat de guanyar competitivitat que es desprèn d'alguns partits liberals presents en aquesta cambra, tinc la intenció també d'aprendre de la prudència dels partits ecologistes i partits d'esquerres de progrés, i tinc la intenció d'escoltar els arguments a favor de la millora del sistema de Rodalies i, per tant, a favor dels catalans i catalanes i de Catalunya, de tots els partits que avui formeu part d'aquesta comissió.

També us vull dir que hem començat a posar els pilars per arribar a tenir el sistema de ferrocarrils de Rodalies que Catalunya es mereix. No serà fàcil, no serà ràpid i no seré jo qui enganyi els ciutadans i ciutadanes de Catalunya dient que això es soluciona d'avui per demà. No serà ràpid i no serà fàcil. La situació és la que és i si es parla amb usuaris o treballadors, tothom coneix que s'ha permès avançar massa al desànim. Espanya i Catalunya han tingut governs de diferent naturalesa que ho

han pogut fer millor o pitjor, a criteri d'uns o els altres, però amb Rodalies els deures pendants s'han acumulat massa temps.

Catalunya té una situació diferent de la que tenia fa deu anys. Tenim infraestructures dissenyades per sis milions –recordaran la Catalunya dels sis milions–; avui en som més de vuit i ens dirigim cap a una Catalunya de deu milions i, per tant, les reformes que tenim per davant, no només en Rodalies i mobilitat, però també, han d'incorporar inversions i canvis que cal fer pensant en aquesta Catalunya que ve. I això requereix, creiem nosaltres, d'acords entre nosaltres, entre les forces polítiques que representem la ciutadania. I en aquest sentit, com els dic, els vull anticipar aquest agraïment d'entesa que espero que hi hagi entre els diferents grups parlamentaris.

Assegurar un bon servei és fonamental. Ningú vol que aquest servei tingui mancances. Des del Govern hem lamentat i hem demanat disculpes a les persones que han patit problemes aquests dies i que hem intentat, en qualsevol cas i en qualsevol moment, esmenar la situació, tot i que no sempre –i també ho vull dir– ho hem pogut fer amb la rapidesa i l'agilitat que hauríem volgut. I també hem destinat esforços a informar els usuaris, però sabem que en aquest àmbit hem de millorar encara molt més.

També els he de dir que, per desgràcia, com els deia, no hi ha solucions ràpides. No podem prometre altra cosa que no sigui treball, esforç, que jo també crec que són signes distintius dels catalans i catalanes. Hem treballat perquè aquesta crisi se solucioni. Ho hem fet amb voluntat de diàleg amb els partits i amb les diferents formacions i amb la mateixa fermesa us dic que hem traslladat aquesta urgència i aquesta contundència per trobar solucions al Govern d'Espanya, al Ministeri, a Renfe i Adif. Tenim el deure de millorar els serveis a Catalunya i resulta inacceptable per a tothom trobar-nos en aquests moments en aquesta situació. També per ells, i així ho he traslladat. No tinc inconvenient per dir-ho tan clar com qualsevol força política representada avui aquí.

Ara bé, el Govern ho vol fer i pensem que ho ha de fer seguint el camí adequat per trobar solucions. No volem estar en posicions només de confrontació i de queixa. El Govern vol tenir diàleg amb els grups, com he dit, i volem trobar solucions des del camí de la col·laboració, de l'exigència, però de la col·laboració. I aquesta és una

qüestió de país. Fora d'aquelles veus que tenen el vici d'aprofitar problemes per enfortir el seu propi missatge, estic convençuda que la gran majoria de la cambra fa crítiques i ho fa des d'un àmbit o des d'una mirada constructiva. I de totes aquestes paraules agraeixo quan no s'utilitza la demagògia i es busca ajudar. I ho vull agrair. He sentit, d'una banda, molta responsabilitat de gestió –i ho vull dir també– en Esquerra Republicana, en els Comuns, el meu agraïment més sincer. Jo crec que Catalunya no entendria una disputa política entre partits entorn d'una qüestió que és estructural i que, en el fons, tots compartim que és tenir un servei eficient de Rodalies. Per tant, gràcies per aquest treball. El crític ajuda, el constructiu no té fronteres i estic segura que hi serem per trobar les solucions que Catalunya mereix. Per això, avui crec que és un dia important i en els debats que vinguin per intentar trobar propostes de millora conjuntes per una qüestió que és de país.

Diagnosi que hem de conèixer en termes de realitat, o no sé si dir de cruesa. Els serveis de Rodalies han viscut en els darrers mesos una sèrie d'incidències que han posat de manifest mancances. Aquest sistema ferroviari, essencial per a la mobilitat diària de centenars de milers de persones i per a Catalunya, pateix múltiples causes que expliquen aquests dies difícils. Desinversió que ha derivat en una xarxa fràgil, poc fiable, amb deficiències tant en infraestructures com en material rodant i també en el trasllat de la informació als usuaris. La fragilitat de la xarxa ha fet que el nombre d'incidències atribuïbles a les infraestructures de Rodalies en aquests moments hagi augmentat.

Sabem, com els deia, que revertir aquesta situació no serà ni fàcil ni immediat, però les inversions estan en marxa i el compromís per a transformar Rodalies ens permet ser optimistes en el curt i en el mitjà termini. Precisament veuran vostès aquí al meu darrere, i compartirem aquesta informació amb tots els grups parlamentaris, totes les inversions i millores que en aquests moments s'estan produint a la xarxa de Rodalies. Perquè des de l'inici, des que vaig prendre possessió, hem treballat amb l'equip de manera incansable per intentar trobar solucions d'urgència, perquè des de l'inici hem treballat també per planificar a mitjà termini per tenir un bon sistema de trens. Les dues coses a la vegada, treballar en el mitjà termini, però també oferir solucions en el curt. Treballar, com diu el secretari sectorial, treballar el present, però planificar i construir el futur.

Actualment, més de 400.000 persones utilitzen aquest servei cada dia. De fet, arribem als 117 milions de passatgers anuals. Això certifica la importància de Rodalies i reforça la necessitat del que els dic, accelerar les millores per poder oferir un bon servei, alhora que fa necessari també planificar per donar solucions a aquesta situació estructural. Present i futur.

Un dels principals reptes que tenim és augmentar la capacitat dels punts estratègics de la xarxa. Trams de via única, túnels congestionats a Barcelona, estacions terminals saturades. Aquests són obstacles que tenim en aquest moment, que dificulten molt l'ampliació del servei. Sants supera la capacitat i ja no hi caben més trens. El final de les obres de la Sagrera, en aquest sentit, és importantíssim, cabdal. I a més, hi ha obres en marxa per actuar en el curt termini de millores molt concretes que també podran veure aquí, de millores que després farà esment, de millores, com dic, molt concretes, però que també van en la millora del curt termini. Obres com el desdoblament de línies, la millora d'infraestructures clau. Aquestes actuacions són absolutament imprescindibles si algun dia volem tenir un servei de Rodalies més eficient i fiable.

Pel que fa al material rodant, els trens, la falta de trens, l'envelliment dels combois, que han estat també un dels problemes. Els deia que la situació que vivim és causa de molts factors. Material rodant és un d'ells i això ha provocat cancel·lacions, ha provocat superació d'ocupacions, ha provocat la dificultat a l'hora d'implementar o augmentar freqüències. I per afrontar-ho, hem fet un pas endavant, com saben vostès, amb l'adquisició de cent deu nous trens. Començaran a arribar a finals d'any, ja estan en període de proves. Tindran una contribució notable, notable al servei. De fet, aquesta és una de les més grans, si no la més gran, adquisicions de trens de la nostra història.

Pel govern també ha estat i és una obsessió aconseguir millorar la informació als usuaris. En un servei d'aquesta magnitud, la comunicació ha de ser clara i ràpida, especialment en moments d'incidències. Hem començat a invertir perquè els canals d'informació siguin coherents i útils i perquè els viatgers un dia puguin planificar els seus desplaçaments amb més certesa i perquè quan es produeixin aquestes incidències efectivament rebin una informació clara, fidedigna i que els permeti

buscar alternatives quan aquestes incidències es produeixin. De fet, aquesta setmana s'està ja reforçant per part de Renfe el centre operatiu i d'atenció al client, per donar resposta a un compromís de Renfe i Adif de millores dels equips, d'ampliar aquests equips i, com us dic, aquesta mateixa setmana aquesta ampliació ja s'està produint.

D'altra banda, la seguretat també ha estat un aspecte fonamental de les nostres accions. L'increment d'actes incívics havia deteriorat encara ara la qualitat del viatge en tren. S'està reforçant la vigilància, s'estan adoptant mesures per aportar més seguretat. Insisteixo que en aquest àmbit s'ha de castigar amb duresa els delictes, les faltes de civisme o saltar-se normes comunes. Falten fites per aconseguir, en som molt conscients, però a la vegada els passos han començat. És un aspecte absolutament fonamental i que té un recorregut de millora molt important.

El Pla de Rodalies 2020-2030 suposa la inversió més gran feta en aquest servei. Des de l'any 2020, les prioritats de l'Estat han inclòs Rodalies i es tradueixen en un fort compromís d'inversions i el pla s'està complint en aquests moments amb un ritme més que acceptable, amb un bon ritme, i contempla inversions d'envergadura inèdita. En veurem els primers resultats, com els deia, i això no m'ho vull atribuir ni jo com a consellera ni l'equip, perquè és el resultat també de l'esforç de planificació, com els deia, del govern de Pere Aragonès, que va veure com havia d'accelerar i emprendre urgència a la millora de la xarxa. L'arribada de nous trens, aquestes nombroses obres de millora a la xarxa... Hi ha camí per recórrer, però estem tan convençuts d'això com que estem en el bon camí per fer que Rodalies un dia sigui un servei fiable i modern.

Les obres anunciades, conseqüència de grans inversions, també han creat nombrosos problemes. Jo crec que això ho vaig dir des del principi,

Fitxer 10i11CTH11

i és així. Quan un fa obres, quan un fa inversions, quan un actua en la millora, això implica incidències i implica distorsions del sistema. El Pla Alternatiu de Transport de la xarxa sud ha donat una resposta positiva, però el dia a dia dels catalans ha tingut distorsions que han estat impossibles d'evitar. Les obres del túnel de Roda de

Berà, que no senceres, però les de Roda de Berà, acaben d'acabar. S'ha requerit d'uns dies d'acomodació i de perfeccionament del sistema, però això no ha estat satisfactori. La represa del servei després de les obres del túnel de Roda de Berà ha tingut algunes incidències que volem millorar a futur, perquè si hem de fer totes aquestes infraestructures caldrà millorar la represa. I, per això, l'acord de l'oficina tècnica i de la millora de la represa en obres, fonamentalment la millora d'aquestes marxos blanques, de posada a punt del servei després d'unes obres complexes, com han estat aquestes, sense els usuaris a dins del tren durant més dies que ens permetin assegurar que quan el servei es reprengui amb els usuaris ho pugui fer amb totes les garanties.

Per tant, la diagnosi té com a passius l'esgotament de la paciència, les mancances estructurals i els problemes derivats de les obres productes de les últimes inversions. Això, entre els apartats tangibles del sistema. Entre els intangibles, la voluntat pètria del Govern de la Generalitat de tenir un rodalies propi de Catalunya en els propers anys. Aquesta és una qüestió que per part del Govern és inamovible.

Us vull anomenar també alguns passos endavant, materials també per tenir un millor sistema. Mirin, el govern del president Salvador Illa és un govern, com us deia, absolutament compromès amb l'actualització, reforma, creixement i modernització. Estem, com els deia, davant un salt enorme en la qualitat de vida a Catalunya de la nostra competitivitat. Aquest és un repte que no entomem com a govern, jo crec que és compartit com a generació. Catalunya ha liderat econòmicament i socialment el nostre entorn i aquesta situació ens interpel·la a tots a tornar cap a aquest rumb de creixement i de lideratge.

En mobilitat, si hem passat, com els deia, de la Catalunya dels sis milions a la dels més de vuit amb molts més usuaris de tren, jo crec que això ja fa entendre que necessitem molt més del que tenim. Necessitem més infraestructures, necessitem més vies, necessitem més túnels, necessitem més estacions, necessitem un mallat radial, i necessitem també més intercanviadors. L'adaptació de la Catalunya dels propers deu anys, en què molta més gent ja està utilitzant i utilitzarà el transport públic, que és l'únic sostenible, dobla usuaris i, per tant, hauria d'haver doblat en infraestructures.

És per això que el Govern està desplegant també l'estratègia ferroviària de la Catalunya 2025-2050, un full de ruta dissenyat de forma ambiciosa per avançar i garantir un servei fiable. Es troba en aquests moments en elaboració i es preveu que en qüestió de mesos ja podrem disposar-ne. Aquesta estratègia persegueix alguns objectius fonamentals: millorar el servei, garantir l'equitat territorial i assolir un nivell alt de qualitat. També hem posat en marxa, com els deia, més en el curt termini, el Pla de Rodalies 2026-2030 –tenim el compromís de presentar-lo aquest juliol del 2025–, que el que ens garanteix són inversions estratègiques, tant en infraestructures com en el material rodant. I en aquest sentit s'estan duent a terme, com poden veure vostès –no les comptaran, però en qualsevol cas–, prop de 200 obres, 183 en aquests moments. Algunes ja estan iniciades en diferents moments de la seva execució. En qualsevol cas, totes elles, estiguin en l'àmbit que estiguin d'execució, està previst que estiguin finalitzades abans del 2027. Aquí trobaran renovacions de catenàries, millores en la senyalització, supressió de passos a nivell, duplicació de vies, nous ramals i remodelació d'estacions.

Per garantir un seguiment rigorós, com els deia, de totes aquestes obres, l'oficina tècnica de seguiment d'Adif comptarà amb la participació de l'equip, per tant, de la Generalitat de Catalunya, aportant tota la contribució de coneixement i de recursos humans que puguem des de la conselleria. Volem, com els dic, estar en el previ del disseny de les infraestructures, en el durant de l'execució de les infraestructures i en la posada en marxa dels serveis després d'aquestes millores. Aquesta oficina, per tant, permetrà supervisar cada pas del procés i garantirà l'execució de les obres en els terminis establerts, però també assegurant el control de la represa i que aquesta es faci amb les màximes garanties

A curt termini. Més a curt, els deia aquest pla a llarg termini, el Pla de Rodalies 2026-2030. A curt termini, hem previst un pla de mesures urgents per al 2025 per tal de millorar i minimitzar aquelles incidències que sabem que causen aquestes obres i, per tant, alhora que executem obres i modernitzem la xarxa, hem de tenir un pla previst per atendre de la millor manera possible la ciutadania, els usuaris, quan aquestes incidències es produeixin, que sabem que es produiran. Aquest pla inclou insistència en les millores de donar informació a temps real. Saben que aquesta és pràcticament una obsessió d'aquesta consellera. Hem de poder aconseguir donar

informació a temps real dels serveis perquè els usuaris puguin estar al cas de les incidències quan es produeixin, dels retards quan es produeixin.

Paral·lelament, també s'està treballant en incrementar la seguretat de trens i estacions i per això s'instal·laran càmeres de vídeo anàlisi. Hi haurà més vigilants de seguretat, així com una major presència i actuació del cos de Mossos d'Esquadra. De fet, s'està formant i preparant una unitat específica de seguretat ferroviària perquè, com saben, no cal recordar-ho, però potser la meitat de les incidències que es produeixen a la xarxa ferroviària, tota, d'Espanya, s'estan produint a Catalunya. Aquestes actuacions es comencen a desplegar. Sé que els resultats en aquests moments encara no són visibles, però tanmateix els volia dir que des del Govern de Catalunya hi estem començant a treballar perquè en els propers mesos les coses puguin començar a millorar.

Hem iniciat també obres per millorar els accessos, escales i ascensors, alhora que reforcem la plantilla de Rodalies, com els he dit al principi de la intervenció. Hem desenvolupat també noves funcions dels delegats de línies per tal d'agilitzar les resolucions dels problemes a les estacions.

Un altre punt fonamental: la renovació de la flota. A partir del primer trimestre del 2026, entrarà en servei el primer tren de la Sèrie 452 d'Alstom i cada mes s'incorporaran progressivament entre tres i quatre nous trens fins a completar la flota prevista de combois nous que s'incorporaran a la xarxa de trens de Catalunya. Aquesta incorporació de trens no només millorarà les freqüències i la fiabilitat del servei, sinó que també reduirà les avaries i les afectacions.

Pel que fa a les infraestructures. La finalització de les obres a l'estació de Sant Vicenç de Calders, que s'ha de produir abans de l'agost del 2025, serà el punt i final a les obres del complex iniciades al túnel de Roda de Berà. Els ho deia, el túnel de Roda de Berà s'ha finalitzat; continuen les obres a Sant Vicenç de Calders, que finalitzaran abans de l'agost del 2025. Per tant, estem molt a prop de garantir un servei cada trenta minuts entre Tarragona i Barcelona. A més, a final d'aquest mateix any 2025 també es completaran les obres de canvi de rails de l'R4 entre Vilafranca i Sant Vicenç de Calders, així com de la R2 entre Castelldefels i Vilanova i, per tant, el corredor sud tindrà millores evidents en els pròxims mesos. També és fonamental

destacar la finalització del soterrament de la via a Sant Feliu de Llobregat, que permetrà recuperar la capacitat de l'R4 i l'eliminació dels trams de via única al corredor d'alta velocitat entre la Sagrera i Mollet.

En paral·lel, estem impulsant també una nova llei ferroviària que preveiem tenir enllestida el 2027. Aquesta llei ha d'establir el marc legal per a la planificació, la regulació i la gestió del sistema ferroviari català i garantirà alhora una explotació que sigui eficient, que sigui segura, que sigui sostenible i de qualitat del transport ferroviari. Els deia al principi, aquest govern té una posició absoluta amb el traspàs de Rodalies. Hem de preparar-nos també perquè aquest traspàs pugui ser assumit des del Govern de la Generalitat de Catalunya. A més, estem treballant en el nou Pla de transports de viatgers, en el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, que són dos instruments que són fonamentals de planificació per definir el futur de la mobilitat ferroviària al nostre territori.

Volem destacar també la importància de l'ampliació de l'ample estàndard del tram entre Hospitalet de l'Infant i Castelló. Completarem així aquest ample internacional del corredor mediterrani, com saben vostès i n'hem parlat en d'altres ocasions, d'aquí al 2027. I això suposarà un avenç substancial per a aquesta connexió ferroviària, de persones i de mercaderies, cap al cor d'Europa.

També vull posar en relleu que el nostre compromís no és només amb les infraestructures i amb la tecnologia. El principal compromís d'aquest govern és amb les persones, amb els catalans i catalanes, i per això hem posat en marxa un pla per millorar la gestió de flota, la gestió del personal, la formació d'aquest personal i també l'experiència del client. Saben vostès que ho he dit en moltes ocasions. Avui podem parlar molt d'infraestructures, de la millora de la infraestructura i de la millora del material rodant, però l'objectiu final que perseguim tots –i això sí que estic convençuda que ho compartim– és la millora del servei cap als usuaris de Rodalies. Com els deia, sabem que això no serà fàcil, que no serà immediat, però estem convençuts que amb aquestes inversions, que amb els esforços adequats podem construir un servei ferroviari modern, eficient i digne del segle XXI. Aquesta és la il·lusió i l'esperança que ens empeny a treballar en una situació complexa, però per avançar en un sistema de rodalies de transport públic ferroviari adaptat a les

necessitats de Catalunya al segle XXI. Aquesta és la nostra missió, aquest és el nostre compromís, encara que en aquests moments ens toqui córrer més del compte perquè, com us deia, tenim un creixement demogràfic no planificat que ens estressa el sistema. Per tant, el futur del transport ferroviari a Catalunya està en marxa i ho farem realitat. Això sí, pas a pas, fita a fita, amb rigor, amb determinació i amb treball, que espero que sigui conjunt.

Un dia d'aquests, no recordo el dia de la setmana, crec que va ser la setmana passada al cap de setmana, hi havia un important diari català que advertia que la planificació de futur també s'havia de fer. I tenia raó perquè, com els deia, ens trobem davant de la necessitat que també s'obre com una oportunitat de traçar el full de ruta del sistema ferroviari de Catalunya les properes dècades. El transport ferroviari és i continuarà essent un element fonamental de la mobilitat sostenible, eficient, vertebradora del territori i, per aquests motius, no només hem de treballar en el curt i el mitjà, sinó que hem de treballar també amb una planificació estructurada, amb un horitzó 2050 que ens porti a tenir una xarxa ferroviària, com dic, moderna, adaptada al segle XXI. Per tant, planificar és indispensable i estratègic. De fet, les eines de planificació per a la Catalunya del present haurien estat també fonamentals per no trobar-nos en aquesta situació.

Per tant, el primer gran objectiu que cal marcar-nos, efectivament, és consolidar, millorar el sistema de Rodalies i Regionals amb urgència. Això és així. Però a l'horitzó 2030 volem arribar a aquests 500.000 usuaris diaris i incrementar significativament la fiabilitat i la puntualitat del servei. Això es farà a partir d'actuacions com les millores de les línies regionals del sud del país en l'àmbit de Rodalies de Tarragona, de la posada en marxa de les rodalies de Lleida, de la R-Aeroport, gestionada per Ferrocarrils, del perllongament de la R1 fins a Cerdanyola-Universitat, de la duplicació de freqüències a la R8 i la seva possible extensió fins a Vilafranca del Penedès, així com de l'ampliació de la capacitat de Rodalies amb nous trens, com els deia, i en composicions dobles. Paral·lelament, ens proposem reservar solcs a la línia d'alta velocitat per regionals interns de Catalunya amb l'objectiu, amb el propòsit d'afavorir una mobilitat més ràpida i competitiva.

Pel que fa a l'horitzó 2040, suposa un salt qualitatiu per al nostre sistema ferroviari en un escenari que multiplica, com els deia, per dos la demanda de viatgers respecte a l'actual, respecte a la del 2025, i en què es consolida Rodalies Catalunya com un servei bàsic intermodal. Catalunya disposa actualment de diverses xarxes ferroviàries que formen un sistema complex i complementari. No perdem de vista que Rodalies està integrat en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb el metro, amb el Tram i amb les xarxes de mercaderies. En aquest sentit, el Pla d'infraestructures de transport 2025-2050 ha d'establir les bases per a la integració de totes aquestes xarxes en un sistema únic, un model més eficient i preparat, com els deia, per als desafiaments que tenim els propers anys. En aquest

Fitxer 10i11CTH12

context, el nostre objectiu és modernitzar i autogestionar la xarxa de rodalies i regionals. La xarxa d'ample ibèric ha de continuar sent, com els deia, aquest eix vertebrador a nivell territorial i de servei. Garantir la qualitat, la capacitat. Treballar per ampliar la capacitat dels túnels –que els hi deia que en aquests moments ja està saturada– de Barcelona fins als vint-i-quatre trens per hora i sentit. Construir la nova estació de Sagrera rodalies i millorar els accessos ferroviaris a l'aeroport, així com desdoblar l'R3 fins a Torelló i l'R1 entre Arenys i Blanes, continuant també amb la progressiva integració de les línies de rodalies sota la gestió de la Generalitat. He volgut diferenciar molt bé tot això que els he explicat fins ara –per tant, actuacions a curt, a mitjà, les obres que estem fent fins al moment, la planificació a futur– respecte a la circumstància actual del traspàs.

Això no obstant, es fa necessari fer un apunt sobre el traspàs –li passaré la paraula després al comissionat per acabar-ho de complementar. Els hi deia que l'objectiu últim del Govern és que els trens funcionin bé. Hi ha un convenciment absolut que Rodalies Catalunya, governada des de Catalunya, serà un pas crucial en el futur d'aquest país. Estic segura que aviat hi haurà un acord general sobre els passos endavant, positius, fets reals sobre aquesta qüestió, i que en un futur llunyà, governi qui governi –perquè, a més a més, aquesta veuen que és una qüestió a llarg termini–, es veurà a futur com un èxit més a favor de les competències del nostre país, n'estic

absolutament convençuda. Més enllà de les aportacions que intueixo que podem escoltar avui, estic absolutament convençuda que en un futur, governi qui governi, es veurà com un èxit allò que estem treballant des del present.

Perquè el traspàs de rodalies no només suposa haver avançat en la gestió de les nostres infraestructures ferroviàries, sinó que també representa un compromís ferm amb la millora del transport públic i de la mobilitat dels ciutadans de Catalunya. Sempre hi ha hagut un acord polític ampli; sempre hi ha hagut, fins ara, que el traspàs havia de garantir també el dret dels treballadors i treballadores, i l'única manera de fer-ho era la que hem plantejat amb els acords de la bilateral –ministèri - Govern de la Generalitat– i amb els acords amb el ministèri i amb les forces sindicals per tal de que aquest traspàs es pugui fer amb totes les garanties respecte als drets dels treballadors i treballadores, i així ha estat.

El traspàs no és una concessió qualsevol, és fruit d'un acord polític de gran profunditat que respon –i ho vull recordar– a una llarga reivindicació. Moltes han estat les veus i els grups parlamentaris que han reivindicat des d'aquesta cambra aquesta qüestió del traspàs. I, des de fa anys, la Generalitat ha defensat, també amb diferents governs, la necessitat de gestionar directament aquest servei per tal de garantir-ne l'eficiència i la qualitat. Ara, gràcies als acords assolits amb Esquerra Republicana i al treball conjunt amb les institucions, aquest traspàs inicia el seu camí amb materialitzacions concretíssimes. Hi haurà un traspàs efectiu –és una realitat– perquè la governança del servei es pugui fer des de Catalunya i des de la proximitat. I un dels aspectes més importants ha estat l'execució del traspàs en termes econòmics –d'aquesta qüestió els en donarà detall el comissionat pel traspàs de Rodalies.

A més dels acords econòmics, el procés de traspàs implica la creació de governança catalana, la creació de l'empresa mercantil Rodalies de Catalunya –és un pas fonamental en la transició ordenada i eficient–, i aquesta empresa es dotarà dels recursos humans i materials necessaris per assumir la gestió del servei de manera progressiva, tot respectant, com els deia, els drets laborals dels treballadors. Per tant, aquests són els marcs: els acords de la bilateral, els acords polítics, els acords amb les forces sindicals. Tots ells són acords que aquest Govern complirà de la

primera a l'última lletra. I de tots els passos endavant en competències que hi ha hagut –ja ho dic d'entrada–, no n'hi ha hagut tampoc cap que no s'hagi fet des de la col·laboració necessària amb el Govern de l'Estat. L'altre dia ho deia un líder polític important –no del partit que represento–, i deia –llegeixo textualment–: «És important alegrar-se dels pactes reeixits que fem en matèria de competències; és important compartir les victòries de sobirania catalana a favor del Govern.» Jo hi estic totalment d'acord: és així, i aquest també ho és.

Com saben, es preveu un calendari de la nova operadora de rodalies, on es preveu que el mes de març del 2025 podrem tancar un text definitiu dels estatuts d'aquesta nova empresa i que abans del 31 de desembre del 2025 es constituirà oficialment la nova societat mercantil. Per tant, hi haurà nous passos endavant en el traspàs de rodalies les properes setmanes i mesos, i el traspàs de la infraestructura també és un element central del procés. I, en aquest sentit, el treball necessari, el treball conjunt entre el Govern de la Generalitat i el Ministeri de Transports ha permès també establir un calendari per a l'exclusió de l'R1 de la xarxa ferroviària d'interès general, que era un pas previ al seu traspàs efectiu en favor del Govern de la Generalitat de Catalunya. I aquest procés, com els deia, ja s'ha iniciat amb la sol·licitud formal al ministeri, que suposarà també un altre èxit significatiu en la sobirania ferroviària de Catalunya i permetrà una gestió més propera del servei. En aquest cas s'ha començat per l'R1, però, com saben vostès, es preveu anar traspassant les diferents línies que componen el teixit de rodalies de Catalunya.

En conclusió –per acabar aquesta primera intervenció i abans d'escoltar el comissionat per al traspàs de rodalies–, històricament el ferrocarril ha estat el principal mitjà de transport terrestre. Continua sent, a hores d'ara, una infraestructura crucial per al transport massiu de passatgers i mercaderies. És clau també en termes de sostenibilitat, i ha de recuperar aquesta rellevància i aquesta fita ha de ser el principal mitjà de transport a Catalunya. Les actuacions en marxa són –els hi he dit– aproximadament unes dues-centes –183, 187. Les inversions per part de l'Estat són les més importants de les últimes dècades, amb aquest pla 2020-2030. La governança catalana té una coincidència absoluta amb el Govern d'Espanya, amb el Govern de Catalunya i amb els acords signats, polítics, de bilateral, i amb els sindicats. A Catalunya hi ha una amplíssima majoria que està d'acord amb avançar

en favor de rebre més competències a favor del nostre país. I, per tant, tots els avenços, tots, en matèria de guanyar competències en favor del Govern de Catalunya són passos endavant –tots–, i és necessari que aquesta situació reverteixi en la millora del transport públic i, específicament, en Rodalies de Catalunya.

El Govern de Catalunya, els grups representats al Congrés i la majoria catalana estem tots d'acord en assumir aquestes competències. Jo crec que fora bo –i acabo com he començat– que hi hagués aquesta unitat per tal de posar-nos d'acord en una qüestió que ens interpel·la a tots i que en qualsevol cas gestionaran també governs a futur. Espero que es superi la temptació d'enrenous estèrils i que junts assolim i ens puguem sentir tots acollits en aquestes consecucions compartides: primera, modernització de rodalies; segona, tenir un bon sistema de trens i rodalies per a tots els catalans i catalanes; tercer, govern de rodalies per part de Catalunya; quart, caminar, com sempre ho hem fet, amb el màxim respecte als drets dels treballadors i treballadores.

Per tant, els agraeixo d'antuvi les propostes i totes aquelles contribucions que ens puguin fer arribar avui, les que ens han fet arribar fins al moment. I, per tant, espero que pugui haver-hi un debat seriós, des del rigor, des de les dades i, sobretot, des de la contribució a les solucions que ens han d'ajudar a tots i a totes a perseguir i assolir un objectiu compartit.

El comissionat per al traspàs integral de rodalies (Pere Macias i Arau)

Gràcies, president. Consellera, senyores diputades, senyors diputats, els explicaré amb brevetat quin és l'estat avui dia dels treballs sobre el traspàs. Com ja ha dit la consellera, aquí partim d'un acord polític de referència –el pacte d'investidura subscrit entre el Partit Socialista Obrer Espanyol i Esquerra Republicana el novembre del 2023–, que deia culminar i ampliar el traspàs integral de l'Administració general de l'Estat a la Generalitat al llarg de la present legislatura del servei de transport ferroviari de rodalies. I això agafava tres aspectes: el primer, en relació amb el traspàs dels recursos econòmics; el segon, en relació amb la prestació de l'operació del servei de Rodalies de Catalunya, amb la constitució d'una empresa mercantil, Rodalies de Catalunya, i finalment, amb relació a les infraestructures ferroviàries, parlava de dues qüestions: el traspàs de la titularitat de la infraestructura

ferroviària, en el qual els serveis prestats siguin de forma exclusiva titularitat de la Generalitat, i en segon, però no menor, sobre la revisió del pla de rodalies.

Tot això es va començar a desenvolupar amb la constitució de la comissió política del traspàs integral de rodalies el 19 de febrer del 2024, que va acordar la governança del traspàs amb una comissió de seguiment i una colla de grups de treball –que no els en donaré detalls; després, si volen, podem explicar-ho– que s'han anat reunint alguns ja en moltes ocasions des d'aquell moment, des del març de l'any passat, fins a l'actualitat.

Faré un resum de com estan les coses. En primer lloc, els traspassos d'abast econòmic..., podríem dir que allò que establia el traspàs s'ha complert ja en la seva totalitat. Jo crec que aquest és un tema molt important. Hi va haver un primer acord de la CMAEF el 22 de juliol del 2024 i posteriorment un altre acord del 17 de febrer d'enguany, i aquests dos acords han suposat dues qüestions molt importants. Primer, que per primera vegada des de l'any 2010, quan es van fer els traspassos, la Generalitat disposa ja de la xifra per poder pagar la feina que fa Renfe. Això no s'havia fet fins ara. Vostès saben que Renfe feia uns serveis, però els cobrava directament de l'Estat, no de qui els hi encarregava, que era la Generalitat. Aquest és un fet d'una rellevància estratègica que no se'ls amaga. I, per primera vegada, el Govern de la Generalitat, aquest mes de febrer, va pagar la xifra de 283.430.000 euros a l'empresa. Aquest és un fet, ho repeteixo, d'una rellevància extraordinària.

I el segon fet, també acordat, és que la Generalitat, des d'un primer moment, va encarregar serveis suplementaris a Renfe, però els havia de pagar. Bé, això va generar unes controvèrsies que van acabar als tribunals. Hi havien tota una sèrie de plets, i la Generalitat ja tenia algunes condemnes a fer el pagament. Tenia un deute viu proper als 200 milions d'euros, que hauria d'haver pagat dels seus diners, no? Bé, gràcies a aquests acords, l'Estat s'ha compromès a pagar –i, de fet, ha pagat ja una quantitat important, 90 milions el 2024–, el que ha permès que la Generalitat els pagués a Renfe sense haver-se, per dir-ho d'alguna manera, de disminuir altres partides.

I, finalment, aquests acords econòmics han comportat també que un nou servei, el de rodalies de Lleida, l'RL3 i l'RL4, que ja han entrat en servei les dues, valorat en

uns 5 milions i escaig d'euros l'any, estiguin ja sent pagats des de l'Administració de l'Estat. Per tant, podríem dir que, de les tres potes de l'acord polític, una s'ha complert al cent per cent de les determinacions gràcies a aquests acords de la CMAEF.

El segon dels apartats que teníem era el traspàs de l'operadora. Com vostès saben, s'ha de constituir una empresa mercantil, Rodalies de Catalunya, que ha de ser la que ha d'exercir la funció que en aquests moments fa Renfe Viajeros. Aquesta empresa ha de disposar d'un consell d'administració de forma paritària per Generalitat i Administració de l'Estat, on, a més a més d'aquests membres, hi hagi un president amb vot de qualitat proposat per la Generalitat. I, a més a més, estableix aquest acord que hi han una sèrie de qüestions estratègiques que s'adoptaran amb majoria qualificada del consell.

Com vostès saben, amb els acords de la bilateral del mes de febrer i també,

Fitxer 10i11CTH13

d'alguna manera, a partir d'un acord fet en matèria sindical i laboral entre el ministeri, la Generalitat i els sindicats representatius d'aquest darrer cap de setmana, s'ha assolit ja l'acord de tirar endavant la constitució d'aquesta comissió –se li ha posat un calendari, tal com ha expressat la consellera–, i, per tant, en aquests moments el que s'està fent és ja els treballs de..., diguem-ne, ja hi ha un primer esborrany dels estatuts d'aquesta empresa i el que s'està ja és portant a terme la constitució d'aquesta empresa, que és la que haurà de tirar endavant tot aquest objectiu. Per tant, jo crec que en aquest camp s'ha avançat de forma important.

Anem al tercer camp, que era el camp del traspàs de la infraestructura. Aquí, el primer que es preveia era la revisió del pla de rodalies. Aquí hi van haver uns acords molt importants el mes de juliol –a l'última comissió de seguiment que hi va haver amb l'anterior Govern–, en la qual es va aconseguir un fet que jo crec que era important, que és establir un calendari per a la revisió del pla de rodalies. Aquest calendari comporta que el mes de juliol d'aquest any, tal com ha anunciat la consellera, s'hagi d'haver procedit al treballs de revisió del pla de rodalies, que és molt important, perquè el pla de rodalies està programat fins al 25, però si no es fan

aquests acords la seva continuïtat del 26 al 30 estaria fortament condicionada. Per tant, tenim aquest calendari.

Aquest és un grup de treball que està funcionant molt bé, tan bé que ha permès que a la Comissió d'Infraestructures, reunida el mes de febrer, s'hagi ja aprovat una primera relació d'actuacions que s'incorporen al pla de rodalies. Els hi llegiré perquè crec que és rellevant: estació intermodal en l'àmbit de Tarragona; la millora de capacitat intermodalitat de l'estació de Martorell; la duplicació de via de la línia Montcada Bifurcació - Puigcerdà - frontera francesa en el tram Montcada Bifurcació - Mollet - Parets, que era un que no estava inclòs en el pla de rodalies; el branca de connexió Tarragona-València en el nus de Vila-seca; la nova estació de Torelló a la Garrotxa; la remodelació de l'estació Vila-seca; la remodelació i la integració urbana de l'estació de Mataró; l'ampliació de la platja de vies de Sant Celoni –això és necessari per acollir els nous trens, igual com l'ampliació de la platja de vies de l'Hospitalet de Llobregat–, i la remodelació també de la platja de vies de Sant Vicenç de Calders. Aquestes són algunes de les actuacions que ja es consideren incorporades. No són les úniques, per descomptat, eh?, perquè n'hi haurà moltes més en el moment que s'aprovi.

Bé, i l'altre element important que hi ha pel que fa al pla de rodalies, que preveia el traspàs de determinades infraestructures..., s'ha de donar compte de dos circumstàncies. La primera, l'Acord del Govern de la Generalitat, de 14 de gener del 2025, relatiu a l'exclusió del tram de la línia 02/276. Nosaltres parlem normalment de l'R1. Això està mal dit, no? Hem de dir... L'R1 és un servei ferroviari; la línia és de 276. I aquest tram inclòs entre Bifurcació, Sagrera i Maçanet-Massanes, doncs el Govern de la Generalitat ha proposat començar el tràmit, que és un tràmit que preveu la llei del sector ferroviari..., que s'exclouï de la xarxa d'interès general, que aquest és el primer pas per al traspàs. I, a la vegada, en la reunió també de la Comissió d'Infraestructures del mes de febrer, hi ha hagut un acord ja pel qual l'Estat doncs diu que accepta tirar endavant això, que en tres mesos s'ha de culminar l'inventari de les instal·lacions i que s'han d'articular ja els instruments jurídics que permetin aquesta explotació per part de la Generalitat. Bé, això és, per tant, un dels altres aspectes del traspàs que ja està tirant endavant.

Voldria acabar, perquè crec que queda poc temps, dient que els objectius d'aquest any 25..., un primer objectiu que teníem era que quedava un serrellet econòmic, que era que havíem tancat el pla d'acció fins al 23, però no el 24. A la CMAEF de febrer d'enguany s'ha acordat ja que també hi entrés el 24 del pla d'actuació, és a dir, tots les encàrrecs que la Generalitat tenia. Això són 25,6 milions d'euros més que l'Estat transferirà a la Generalitat per fer possible aquest pagament, que eren compromisos no de l'Estat, sinó del Govern de la Generalitat. Per tant, podríem dir que, des del punt de vista econòmic, tot allò previst en l'acord d'investidura s'ha complert, i ara, en l'àmbit econòmic, comencem ja una nova etapa que lo que estem fent és la valoració de la infraestructura a traspasar, eh? És a dir, ha acabat una feina i anem a una altra, no menor, eh?, però que, diguem-ne, és una nova etapa que hem de poder saber els costos de recuperació de la inversió no efectuada, el finançament de les actuacions previstes en el pla de rodalies vigent i amb les noves que hi estem incorporant. Per exemple, en el cas de l'R1, de manera molt clara, el finançament de tota la gran actuació de transformació i integració urbana de l'estació de Mataró, per posar-los un exemple.

Bé, i no cal dir que els dos grans objectius per a enguany són la constitució de l'empresa operadora Rodalies de Catalunya, de la banda del que serien els serveis ferroviaris, i, de la banda de la infraestructura, el fer possible el traspàs de la línia del Maresme que hem dit, de l'R1, no? Per tant, aquests són els treballs que en aquests moments s'estan fent.

No tinc massa més temps, però dir-los que tota aquesta feina s'està portant a terme amb un procés dialogat a diverses bandes, d'entrada, òbviament, amb el ministeri, però també s'està portant, d'altra banda, un diàleg amb els sindicats ferroviaris a l'efecte de complir també un dels temes que explícitament estaven en l'acord inicial, que era fer tot això garantint els drets sindicals i laborals dels treballadors, no? I, per tant, amb aquest diàleg jo penso que estem avançant i que en aquests moments, amb totes les dificultats que vostès coneixen prou bé, tenim llançats tots els processos.

La satisfacció de que una tercera part del traspàs –el tema econòmic– està ja tancada, i cobrada, fins i tot, eh?, vull dir, perquè a vegades dius: està tancat i no

està cobrat. Estan tancats, cobrats i pagats els deutes que tenia la Generalitat en aquest sentit. De que el gran tema que és la constitució de l'empresa operadora..., tenim un itinerari traçat molt clarament cap a l'objectiu marcat. I que, amb el tema de les infraestructures, estem avançant de forma molt òbvia per la primera peça, que, a més a més, ens servirà una mica també de model per a les altres línies que s'han d'anar traspasant. Aquest és l'estat dels treballs a data d'avui.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Dins de la seqüència de la sessió és d'obligat compliment preguntar als diferents grups polítics si volen fer una petita parada o donem continuïtat a la sessió. *(Pausa.)* Doncs, per tant, donaríem continuïtat a la sessió. I donaria també la benvinguda a les diferents persones que també assisteixen en aquesta comissió. I sense més i amb coneixement, com sempre fem en aquesta comissió, donaríem la paraula al primer grup polític que prendrà la paraula. En representació de Junts, el senyor Vergés. Quan vostè vulgui.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé, doncs moltes gràcies, president. Saludar a tothom. Gràcies, consellera Paneque, honorable senyor Macias, senyor Nadal, per la compareixença. De fet, el caos de rodalies és dels pocs temes en el nostre país que no requeririen ni d'una dada per poder explicar el que representa. Tothom està d'acord que és una absoluta vergonya.

Tot i així, explicarem que en els nou primers mesos de 2024 hi va haver trenta-una incidències diàries –trenta-una. Això, segons la Cambra de Comerç de Barcelona, representa la pèrdua de 120.000 jornades de treball; segons Pimec, representa la pèrdua en productivitat de 3,2 milions d'euros al dia. I, davant d'aquestes incidències vergonyoses i humiliants, vostè, consellera, el que ens ha receptat públicament és paciència. Paciència, suposo, els ciutadans, els usuaris que es veuen obligats a jugar-se la vida caminant per les vies de tren del nostre país.

Tot això beu de la desinversió crònica de l'Estat a Catalunya –51.000 milions d'euros. De fet, l'últim quilòmetre de via ferroviària al nostre país és del 1977. I, segons dades

dels propis Renfe i Adif, en quinze anys el percentatge d'execució respecte al pressupostat en ferrocarrils, en rodalies a Madrid va ser de més del cent cinquanta per cent, mentre a Catalunya era de menys del vint-i-cinc per cent; això són 250 euros d'inversió per català, 907 euros d'inversió per madrileny. I si mirem l'etapa del 1990 fins al 2018, del total d'inversió de l'Estat en rodalies –del total–, el cinquanta per cent va anar a Madrid i només un disset per cent va anar a Catalunya. Davant d'aquesta desinversió crònica, i el que és més greu, absolutament premeditada, de l'Estat a Catalunya, vostè, consellera, el que ens ha ofert és silenci, i el seu grup polític, el PSC, aquesta i la passada legislatura, vots en contra, aquí al Parlament mateix, cada vegada que hem intentat reclamar aquestes inversions pendents.

Davant del fracàs històric socialista, tant aquí com allà, en el traspàs, vostè, consellera, el que ha fet és fitxar en el seu equip el senyor Manel Nadal, aquí present, que el 2010 ja va ser protagonista del fracàs del traspàs de rodalies. Vostè ara el fitxa de secretari de Mobilitat i Infraestructures. Vostè incorpora també al seu equip Isaías Táboas com a president d'Infraestructures de la Generalitat, que havia estat el president de Renfe.

Davant d'una política d'obres en les quals s'esperaria que es posés l'usuari al centre, vostè el que ha fet, en connivència amb el Govern espanyol, és aplicar la llei del mínim esforç i la llei del mínim cost, i això ho hem vist precisament en les obres que vostè comentava de Roda de Berà.

Davant d'un Corredor Mediterrani que s'esperaria que fos una via de mercaderies ferroviàries segregada amb operativa pròpia, vostès el que han fet és el nyap del tercer fil, que és posar un carril més a la via ja de per si saturada de rodalies, de manera que quan entri en servei veurem el desastre afegit que suposa.

Davant d'uns plans alternatius de transport per a aquestes obres, que s'esperaria que fossin eficients, vostès el que ofereixen és, als usuaris, una autèntica gimcana o vostès el que fan és anestesiar-los, i, com saben, la gran majoria, evidentment, s'acaben passant del transport públic al transport privat.

Davant del caos que hi va haver a Cunit el cap de setmana de Carnestoltes, vostè el que ha fet és desaparèixer; no només vostè, sinó el seu Govern, i també, evidentment, el president Illa.

Davant de la reunió de crisi que es va celebrar amb Adif i Renfe, vostè va sortir dient que havia aconseguit més informadors, com si més informació fos la solució als nostres problemes.

Davant de l'assumpció de responsabilitats que s'esperaria d'algú com vostè, amb el seu càrrec, el que ha fet públicament és repartir culpes als governs anteriors, quan sabem que no només el tripartit o els tripartits que vostè va protagonitzar –i, per cert, veig que els hi dona molt les gràcies, quan en realitat formen part d'aquests fracassos anteriors en el traspàs–, no només això, sinó que la Raquel Sánchez, que va ser exalcaldessa de Gavà, va ser tres anys ministra de Transports. O bé –una altra dada–, des del 2018 els presidents de Renfe han tingut sempre el carnet del PSC.

Davant de la compareixença urgent del president de la Generalitat, que nosaltres, Junts per Catalunya, vam demanar, vostès portaven prepackat amb Esquerra i Comuns, amb el tripartit, que no calia i que en tot cas ja compareixeria més endavant.

Davant de la vaga política –perquè és una vaga que té un biaix polític– per part de Renfe, vostè, en lloc de plantar-se, el que va fer va ser claudicar fa pocs dies, quan sap perfectament que aquests drets laborals que vostès posen com a excusa poden estar perfectament

Fitxer 10i11CTH14

garantits per l'Estatut dels treballadors encara que se subroguessin, els treballadors, en una nova empresa.

Davant d'un traspàs que nosaltres ens hem fet un fart de demanar que sigui integral, no només de les línies de rodalies, sinó de les línies regionals que transcorren íntegrament per territori català, resulta que –motiu d'aquesta claudicació de la vaga de biaix polític– no hi tindrem ni l'R1, perquè aquesta R1 ara hem sabut que seguirà sent propietat d'Adif i, en tot cas, tindrà una encomana de gestió a la Generalitat.

Davant d'un traspàs que hauria de ser calendaritzat en aquesta mateixa legislatura que estem vivint, vostè presenta un traspàs que és absolutament indefinit en el temps. D'igual manera, davant d'un traspàs que hauria de tenir els recursos per a

l'operativa, per al manteniment, per a les inversions pendents absolutament fixats, vostè defensa un traspàs que no té cap mena de concreció quant als recursos, quant als diners.

Davant d'un traspàs que hauria de ser cent per cent català, des de Catalunya, en base a l'ercat, que és qui hauria d'absorbir el material fix, i a una Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ampliat i reforçat, que és qui hauria d'absorbir el material mòbil i els recursos humans, vostè defensa una empresa mixta, que ja no només no és del cinquanta per cent, sinó que resulta que està participada pel 50,01 per cent per l'Estat. Jo em pregunto si vostè, a nivell privat, mai participaria en minoria en l'accionariat en una empresa en fallida. Això és a on està portant vostè Catalunya en aquest moment, cap a una empresa que no només la seguirà operant a Renfe, sinó que, a més a més, per a aquelles decisions estratègiques, resulta que l'Estat espanyol, Renfe, Adif seguiran tenint el dret de veto.

Davant del que s'esperaria de vostè, que cregués en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i en seu model –un model policèntric, mallat, un model intermodal, integrat–, doncs no: vostè defensa la casposa Renfe, en què Barcelona és el coll d'ampolla, amb un model absolutament radial i en què Renfe, amb les seves vies, és com aquesta metàfora, aquesta gran metàfora d'un pop amb el cap a Madrid que estén els seus tentacles de dominació cap a Catalunya.

Vostè defensa aquest traspàs, que no és un traspàs, que és un mal pas, que és una estafa, quan els catalans, en índexs de satisfacció –i ho sap–, donen un notable a Ferrocarrils de Generalitat mentre suspenen l'empresa Renfe. Nosaltres li vam demanar ahir –jo mateix– que avui la seva única opció era presentar un pla de xoc, un pla de xoc que fos contundent i que fos eficaç d'una vegada per totes, i avui el que hem sentit per part seva és més conformisme, és més lament i és més submissió. En definitiva, de vostè s'esperaria que defensés Catalunya, i, en canvi, el que defensa és Espanya. Sabíem que no defensarien la nació quan van entrar en el Govern; el que ha quedat palès amb aquesta crisi de rodalies és que ni nació ni gestió. I el problema ja no és només que vostès prioritzin sempre de no fer enfadar l'amo de Madrid, sinó que el problema és que vostès són l'amo de Madrid.

Per tant, davant de tot aquest llistat de greuges que li he comentat, que si el repassa veuran que són divuit temes concrets que nosaltres denunciem com a oposició responsable, avui sí, consellera, nosaltres, Junts per Catalunya, creiem que vostè hauria de dimitir.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Vergés. I seguidament té la paraula, en nom d'Esquerra Republicana, la diputada senyora Capella.

Ester Capella i Farré

Moltíssimes gràcies, president. Molt bon dia a tothom. Gràcies, consellera Paneque; gràcies, comissionat, senyor Macias; gràcies també al secretari de Mobilitat, el senyor Nadal.

Bé, jo faré una distinció en aquesta compareixença que fa avui vostè aquí: una és el traspàs de rodalies, l'altra és el caos de rodalies. Per tant, curta, mitja i regional, perquè és evident que ho engloba tot, Rodalies de Catalunya. Ho dic també per aquells que pensen que Rodalies de Catalunya només afecta la part de la regió metropolitana. En tot cas, perquè tots parlem amb propietat.

Per tant, l'esperàvem, esperàvem aquesta compareixença, que vostè vingués a donar explicacions. Vostè ha donat explicacions. Després li diré per què faig la distinció entre les explicacions al caos de rodalies i al que ha de ser el traspàs. Explicacions, però les solucions és evident que no arriben, perquè no hi ha solucions automàtiques a un caos de rodalies que la diagnosi ja l'hem fet tots plegats, és a dir, la manca d'inversió sistemàtica al llarg dels anys fa que, quan afrontes unes determinades obres, doncs ara el caos està servit, perquè, evidentment, la desinversió prolongada en el temps ha fet que en aquests moments la xarxa ferroviària estigui en les condicions que està. Per tant, aquí sí que hi ha uns responsables directes, i en aquest sentit jo sí que li demano, consellera, doncs que assenyali els responsables.

Vostè té una funció molt clara, que també és la de liderar, liderar el Departament de Territori, liderar-lo, i fiscalitzar aquells que gestionen els serveis que en depenen o

que tenen incidència en el seu departament. Per tant, vostè hauria de fiscalitzar la deixadesa de funcions de Renfe i Adif, perquè vostè ha de garantir la defensa dels interessos dels catalans i les catalanes enfront Renfe i Adif, que al llarg d'aquests anys han fet deixadesa de les seves obligacions. Per tant, quan vostè assumeix responsabilitats i, per tant, encobreix d'alguna manera la responsabilitat d'altres, assumeix unes responsabilitats que no li pertocarien. Però, si continua fent això, acabarà assumint la responsabilitat de tot plegat. Per tant, en aquest sentit, jo li demano que, efectivament, vostè doni les explicacions que calgui, però vostè ha de demanar explicacions i responsabilitats a aquells que les tenen. I en això doncs també té una part de responsabilitat important el Govern de l'Estat.

I, en aquest sentit, jo sí que l'hi dic: vostès acostumen a triar malament. Quan s'ha de triar entre Catalunya i l'Estat espanyol, acostumen a triar més Estat espanyol que Catalunya, i això jo l'hi he dit moltíssimes vegades. I això és una posició davant de l'Estat pràcticament de submissió. Jo ho entenc: vostès defensen un autogovern, però no és el mateix que defensem des d'Esquerra Republicana. Jo això ho puc entendre, però quan estan en joc els interessos del conjunt dels ciutadans i ciutadanes del país, les responsabilitats s'han de dirimir, i aquí són molt clares. Miri, la Generalitat de Catalunya té poca responsabilitat en aquest tema, o molt minsa la responsabilitat que en aquests moments té, perquè l'operadora és qui és, i qui ha de mantenir les vies és qui és: Renfe i Adif, i la responsabilitat de tot el que està passant té noms i cognoms.

Per què li estic dient això? Doncs perquè la responsabilitat de que no es garanteixi el dret a la mobilitat del conjunt dels ciutadans i ciutadanes del nostre país doncs té noms i cognoms. I quan parlem de no garantir el dret a la mobilitat, el que està passant en aquests moments és que la gent no pot arribar a l'hora a la seva feina, no pot arribar a la universitat, al centre d'estudis, al metge, al teatre, tornar a casa, torna a casa a una hora raonable. Està passant això a diari, i això no és d'ara: d'anys i panys, és evident que d'anys i panys és el que està passant. Per tant, consellera, jo li demano que no faci de para-xocs de la incompetència de Renfe i Adif.

Sí, és incompetència, és incompetència quan són incapaços de coordinar-se per assolir una obra que té una afectació molt directa. Per exemple, s'acaben les obres

de Roda de Berà; comencen unes altres obres, que, casualment, comencen el pitjor cap de setmana de l'any en aquella zona, o dels pitjors caps de setmana de l'any, que, l'hi dic, li ocasionen a vostè que vostè pugi amb un tren inaugural que arriba cinquanta minuts tard. L'afecta a vostè i afecta el conjunt de la ciutadania, per la mala coordinació, per la mala planificació, perquè quan la planificació, la coordinació i qui n'és el responsable estan a tants quilòmetres de distància, el que passa aquí importa poc o no importa gens, que és el que ha passat durant tots aquests anys.

Per això, consellera, jo li demano que vostè assumeixi la responsabilitat que li pertoca, però si n'assumeix una altra, doncs haurà de respondre per aquells que no fan bé les coses. Per tant, en aquest sentit, jo volia insistir en el que és el caos de rodalies, i d'alguna manera doncs, en fi..., i que no hi ha solucions automàtiques. Això ho sap tothom que ha tingut responsabilitats en el Govern, i aquí, diria, menys el Partit Popular i VOX, a Catalunya, no han tingut responsabilitats de govern. I, per tant, saben i hem de saber què vol dir rodalies.

Per això el traspàs –per això el traspàs. Nosaltres, perquè volem totes les cotes de sobirania, que vol dir governar tot el que passa a Catalunya. Per tant, el traspàs és el traspàs més important després dels Mossos d'Esquadra; el traspàs de rodalies, el traspàs integral, és el traspàs més important que hi ha després dels Mossos d'Esquadra. Perquè el que va passar el 2010 podia haver desencadenat un traspàs integral si els que van venir després haguessin exercitat la clàusula que hi havia, quan no es va acabar conveniant i fent un conveni entre l'Estat i la Generalitat per qui havia de gestionar rodalies. Per tant, aquí tothom té la part de responsabilitat en el traspàs de rodalies.

El 2010 es va iniciar un traspàs, i ara, novembre del 2023, és el traspàs integral, que vol dir: R1 –ja sé que no es pot dir així, però...–, R2, R3 i la part de l'R4 i transferència dels recursos necessaris perquè aquestes línies doncs passin a titularitat exclusiva de la Generalitat de Catalunya. Per tant, vol dir trens, vol dir vies i vol dir que tot allò que passa en aquestes vies i passa per Catalunya ha de ser responsabilitat del Govern de la Generalitat.

I torno al caos de rodalies. Bé, no són petites incidències; son grans incidències, perquè tot el que passa en cada una de les parades, cada vegada que un tren

desapareix del panell d'anuncis, cada vegada que un tren no arriba a l'hora, cada vegada que un tren arriba tard és temps de la vida de les persones. Estan robant temps a la vida de les persones, i això és allò de: Renfe em roba i Adif també. Per això li deia: qui són els responsables? Doncs qui ha de prestar el servei, i són responsables directes del manteniment de les vies, del manteniment de les estacions. Evidentment, s'hi posarà remei amb els plans, sí, i amb la planificació i amb la dotació pressupostària, però ja els hi dic jo: els responsables directes a dia d'avui tenen noms i cognoms. Per tant, no eludim la responsabilitat i, per tant, que l'assumeixi qui és responsable. I la responsabilitat més directa? Doncs de l'Estat espanyol. La responsabilitat més directa és de l'Estat espanyol, que durant anys i panys ha estat incapaç d'executar allò que ha pressupostat.

Miri, donaven dades avui: Renfe, 42,2 per cent d'executat de lo que havia previst executar; pressupostat i executat, el 42 per cent; Adif, el 35,1 per cent. Doncs molt lluny del que hauria de ser doncs executar allò que està previst per posar les infraestructures del país i els trens i les estacions i tot allò que fa falta perquè els trens arribin a l'hora i a la gent no li robin més temps de vida.

Les causes, com dèiem... I Catalunya, la cinquena per la banda de baix, o sigui, estem a la cua. Sempre, sempre apareixem a la cua. Per tant, m'agradaria doncs insistir en aquesta qüestió: qui és responsable de què? Perquè, si no, s'acaba fent responsable la consellera de Territori d'una responsabilitat que no li hauria de pertocar.

En tot cas, avui l'he sentit i l'he escoltat amb relació al traspàs de rodalies, i la música avui sona millor. Sona millor perquè vostè avui aquí ha defensat que el traspàs de rodalies serà una realitat, que el traspàs de rodalies vol dir la governança de Catalunya, de tot el que li passa en les vies ferroviàries, en aquest cas dels tres que circulen per Catalunya; vol dir governar-ho absolutament tot i vol dir que en el traspàs hi haurà una empresa que serà, al final... –no al final de tot del traspàs–, existirà una empresa de capital cent per cent català.

Jo li demano que siguin vostès, el Govern del PSC, lleials a Catalunya. Lleial a Catalunya vol dir la garantia dels drets dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya. Exigim, doncs, que el Govern, en la mesura de la responsabilitat que té, doni

explicacions –avui n’ha donat–, però també li demanem que exigeixi explicacions i responsabilitats a qui li pertoca; que assenyalin els responsables del caos ferroviari. I exigim també que s’aportin solucions. Consellera, si vostè no demana responsabilitat, o si vos no demaneu responsabilitats –i acabo– a qui pertoca i continuem no assenyalant els responsables –i això no vol dir que vostè, o vos, no pugueu continuar col·laborant amb qui assenyaieu, perquè en tenen la responsabilitat i l’obligació–, doncs acabarà tenint tota la responsabilitat la consellera de Territori. En aquest sentit, jo...

Fitxer 10i11CTH15

...jo m’expresso en aquests termes i li demano que exigeixi responsabilitats a qui la té i exigeixi també que l’execució pressupostària s’executi al cent per cent.

Gràcies.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, diputada Capella. I ara, en nom del Partit Popular, té la paraula el diputat senyor Huguet.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltes gràcies, president. Moltes gràcies, consellera. Gràcies per comparèixer. El Partit Popular ho va demanar un dia abans que vostès..., vostè presentés la sol·licitud de comparèixer i vam anunciar-ho un dia abans que vostè.... Ho dic per ser estrictes amb les qüestions, no?

Miri, li agraeixo la seva compareixença. Crec que sobretot, i sobretot els ciutadans del Camp de Tarragona i de les Terres de l’Ebre n’estem farts, dels trens. I li dic no només com a polític, sinó com a resident i com a usuari del ferrocarril per venir aquí a Barcelona, al Parlament precisament. I la veritat, a l’altra compareixença, jo li vaig demanar que ens expliqués si totes aquelles obres del túnel, tot això, si ens comportaria beneficis als ciutadans de Tarragona i que, bé, no em va contestar aquell dia. I resulta que el temps no s’ha retallat. Tenim el mateix temps en arribar. Mirin, jo als anys vuitanta vaig estudiar la carrera a Barcelona. Els trens des de Reus

a Barcelona tardaven deu minuts, entre deu minuts i un quart d'hora menys que ara, als anys vuitanta.

Bé, jo esperava sincerament que vostè ens donés una mica de..., ens fes un diagnòstic seriós del que està passant per intentar buscar. Venim aquí amb voluntat de buscar solucions. I li dic i té el recolzament del Partit Popular per buscar solucions. No venim aquí a banderetes ara que si un i l'altre d'això. Venim a treballar i per això vam demanar la seva compareixença, perquè volem solucionar, perquè, escolti, la gent està patint. Escolti i voldria agrair-los a les plataformes que estan aquí i altres ens estan seguint per *streaming*, a les plataformes, que probablement no estaríem tots tan interessats en rodalies si no hagués sigut per aquestes plataformes ciutadanes. Jo crec que els hem d'agraciar que, a més, amb caràcter transversal, hagin aixecat la veu per demanar un transport digne.

Però escoltin, i ho sento, la decepció amb la seva compareixença. Vostè ens ha fet un diagnòstic sobre la situació de rodalies i ha mencionat en diverses ocasions el pla Rodalies Catalunya 2020-2030, que va aprovar el senyor Ábalos. El senyor Ábalos va venir aquí a Barcelona l'11 de desembre del 2020 a presentar aquest pla Rodalies. Senyor Ábalos, ministre de Transports, i crec que era del seu partit. Aquest senyor, i el pla Rodalies 20-30, que és aquest d'aquí, va fer un diagnòstic de la situació de rodalies. Escolti'm, el mateix que vostè ha fet avui aquí, el mateix.

Els llegeixo, eh? Antiguitat de la via, ha parlat vostè de l'antiguitat de la via, més de quaranta anys de mitjana d'antiguitat de la via. La de Reus a Móra, que jo crec que és de començaments de segle, del segle passat. Si no recordo malament. Ho sabrà potser millor el president, que passa pel seu municipi. Jo crec que és de començaments del segle passat i no veig aquí que es vulgui refermar..., fer res més.

Bé, antiguitat dels trens, vint-i-cinc anys de mitjana. Això, al pla. El mateix que ha dit vostè avui. Via única, el quaranta-sis per cent de les vies de Catalunya són via única. El mateix que vostè ens ha dit. El mateix percentatge que hi ha ara en aquests moments. Catenàries, saturació de les vies, estacions, incidències..., bé, exactament el mateix.

I efectivament, hi va haver un pla –vostè ho ha dit també– d'inversions, la més alta que mai s'havia esperat de Catalunya, a Catalunya per les rodalies. Miri, el pla

estava dividit en dos períodes, un del 2020 al 2025 i un altre del 2025 al 2030. La part forta d'inversions era al primer pla que vostès, en aquell pla, vostès, el govern del Partit Socialista, denominaven «d'actuacions immediates». En concret, atribueïen a aquest pla, que s'acaba aquest any, 4.622 milions d'euros, que era la part forta, perquè la segona part del 2025 al 2030 eren 1.144 milions d'euros d'inversió. Bé, m'agradaria saber, d'aquests 4.622 euros d'inversió, quina és la inversió efectuada. Segons notícies de la premsa, segons notícies, sembla que estaríem al voltant del trenta-quaranta per cent d'inversió d'aquests 4.600 euro..., 4.600 milions d'inversions al pla Rodalies.

I una altra de les qüestions i que m'ha costat trobar, perquè principalment són per informacions periodístiques, perquè la transparència no és que sigui tampoc el seu fort. Mirin, vostès acaben d'explicar aquí, i a mi m'agradaria aclarir moltes coses, no? Aquí hi han obres que no corresponen al pla de rodalies. I vostè diu aquí: «Rodalies Catalunya». No corresponen. El desviament de Vandellòs al Camp de Tarragona, aquest desviament va ser pel Corredor del Mediterrani. Les pròpies obres del túnel de Roda no són per rodalies, és pel Corredor del Mediterrani i el tercer fil.

Inclouen les inversions en això dintre del pla de rodalies? I això ens agradaria saber-ho. Llavors saber exactament quin és l'import d'aquesta... Si, efectivament, potser el diagnòstic és que no s'han executat totes les inversions que vostès vam prometre. O per exemple, el tema de la compra de material mòbil. Vostès ens parlen de que han aconseguit ara una compra de cent deu nous trens. Escolti'm, en van prometre seixanta-nou a l'inici del pla del 2020. D'aquests seixanta-nou, quants han vingut? Bé, si volen parlar, paro i parlen. No sé, és que estan... Si d'aquests cent deu, suposo que haurem de restar els seixanta-nou i, per tant, un increment de quaranta-u. Però, bé, escolti, m'agradaria saber exactament, repeteixo, el nivell d'inversió.

Però després tenim coses importantíssimes que jo crec que potser soc conscient i crec que tots som conscients aquí que això no se soluciona en vint-i-quatre hores, no se soluciona en vint-i-quatre hores ni en un any i probablement ni en dos anys ni en tres anys. Els de Tarragona ja estem carregats de paciència. Hem tingut molta paciència, però també se'ns està acabant.

Hi ha una qüestió que sí que poden vostès solucionar amb molt poc temps, que és la informació. Han sigut incapaços, absolutament incapaços de donar informació als ciutadans que estaven encallats als trens. I sap com s'ha solucionat això? Dos ciutadans, mitjançant la informació dels viatgers, han fet dos *apps* per informar de la situació dels trens. I és més fiable la informació de les *apps* que han fet ciutadans de peu que la informació que ofereixen vostès. I tenim cinquanta mil mitjans per oferir aquesta informació. Clar, a Segur de Calafell, a l'octubre de l'any passat es van trencar les pantalles. Segueix sense haver-hi pantalles. Escolti, és reposar les pantalles. És donar informació. Si vol, per Twitter, fixi's que és fàcil. Donin informació. No podem tenir cinc hores com l'altre dia a gent a l'estació sense saber, sense saber si vindrien els trens o no. I això sí que és responsabilitat seva. Escolti, hem de tindre facilitat per donar aquesta informació.

I això ho podem solucionar amb rapidesa. Perquè al final, si tenim aquesta informació, els ciutadans ja sabem que això no ho arreglarem. Crec que tots som conscients que no ho arreglarem en dos dies. Però la informació és essencial per saber, si jo arribaré i no arribaré. Si vindrà un tren, és que no saben si vindrà un tren i si..., o si el pròxim tren parará a aquella estació. Perquè la informació oficial no els hi dona fiabilitat. S'anuncien trens que no passen o no s'anuncien trens que passen. Per tant, creiem que és importantíssim i crec que és la seva responsabilitat, i això sí que ho podem solucionar. No podem canviar totes les vies en una setmana, però sí que poden vostès establir sistemes d'informació amb rapidesa que ens permetin tindre aquesta informació pels trens.

Mirin, crec que si haguéssim executat el pla 20-30 tal com estava previst, segurament part dels problemes que tenim no els tindríem. També m'agradaria fer-los menció de que, en aquest panell que vostè ensenya aquí, hi ha un buit fora de la zona central de Catalunya. Vull dir el que li dèiem de la via de Reus-Móra o la via a Lleida. Bé, doncs també hem d'intentar solucionar amb la major rapidesa possible les inversions en aquestes en aquestes vies.

Crec que tots estem disposats a col·laborar. Crec que tots estem disposats a ajudar perquè tiri endavant i tinguem un servei, perquè al final el que tenim que buscar és que els nostres ciutadans puguin utilitzar el transport públic amb comoditat. Vostè

va fer la inauguració aquell dia de la xarxa de trens quan es va... Suposo que el seient no se li va enfonsar com normalment estan enfonsats tots els seients d'aquell model de tren perquè ja estan pràcticament per retirar del seu servei. I si a més té un retard, com va tindre vostè, de cinquanta minuts, l'esquena al final acaba dolorida per la situació dels seients d'aquells trens. Els que anem amb aquells trens sabem que ens fa falta renovar amb urgència els elements mòbils.

Ho repeteixo, tindrà vostè la col·laboració nostra per tirar endavant, però també li demanem que ens doni informació, que sigui transparent i que ens doni la informació exacta per poder tirar endavant el que necessiten els ciutadans de Catalunya.

Moltíssimes gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Huguet. I seguidament, i en nom del partit de Vox, té la paraula el diputat senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Gracias, *consellera* y el resto de comparecientes. Pues bien, efectivamente, el servicio de cercanías ferroviarias que se presta a Cataluña es malo. Se está prestando un servicio pues deficiente a los ciudadanos, por lo que creemos muy oportuno que se hable y se debata sobre el mismo en este Parlamento.

Pero, pero desde Vox, no acabamos de ver la necesidad de esta comparecencia de hoy en comisión, dado que durante la próxima semana tendrá lugar un debate general en el Pleno de este Parlamento. No obstante, no queremos ser un obstáculo para el debate y hemos votado afirmativamente a esta comparecencia.

Respecto al contenido de su comparecencia, pues la verdad, no nos ha dicho nada que no supiéramos ya. Que en las cercanías ferroviarias funcionan mal, pues yo creo que lo sabemos todos, ¿no? ¡Hombre! Quizás hemos echado en falta una petición de disculpas clara y sin condiciones a los pasajeros, pero bueno. También sabemos que cada vez hay más incidencias y que los ciudadanos estamos indefensos y sin información ante las mismas. Lo han comentado otros diputados, pero es así, es así. Además, algunos podemos dar fe de ello porque somos usuarios del servicio.

Y ante todos estos problemas graves y continuos, pues nos ha hablado como solución, pues buenas intenciones, acciones, no sé, dibujitos, acciones planificadas, en ejecución, tener paciencia y esperanza en las palabras de los gobernantes socialistas. Bueno, pues lo de siempre. Ante problemas de hoy, reales, problemas de hoy, nos piden fe en sus palabras y esperanza en un futuro que lo pintan, pues, esplendoroso. El problema que tienen ustedes es que los ciudadanos ya no les creemos.

El grado de deterioro al que los socialistas han llevado al transporte ferroviario en Cataluña hace que la solución y la vuelta a la calidad del servicio de otra época... Esto antes no pasaba. Esto antes, alguno lo ha comentado, los trenes antes funcionaban bien, pues la vuelta a la situación anterior en que los trenes funcionan bien, efectivamente, no es fácil. No es fácil. ¿Y qué podemos decirle? Pues yo creo que lo que tienen que hacer ustedes, desde Vox creemos que es colaborar con el gobierno del Estado para mejorar el servicio en vez de generar nuevos problemas.

Por ejemplo, por ejemplo, pues su empeño en cumplir su compromiso con los independentistas para traspasar las cercanías ferroviarias a la Generalitat. Desde Vox les pedimos que incumplan su compromiso. No va de uno más, pues incúmplalo. A nadie le extrañará que lo incumplan y evitarán muchos problemas. Problemas, por ejemplo, como el descontento de los trabajadores y su convocatoria de huelga. Hemos de recordar que el mayor activo de una empresa son las personas y mal servicio prestarán estas personas si no van contentos al trabajo.

Y a este respecto, me gustaría preguntarle, porque usted tiene información de primera mano, ¿qué ha cambiado en su acuerdo con los representantes sindicales para que en unos días pasen de convocar una huelga a desconvocarla? ¿Nos podría decir que les han ofrecido para este cambio de opinión?

Y, por cierto, cuando ha hablado de las transferencias, de la transferencia de las cercanías, usted ha hablado de la soberanía catalana y no sé si lo ha

hecho conscientemente o ha sido un lapsus, ¿no? Me gustaría que lo aclarara, qué opina usted de la soberanía catalana.

Y aunque tenemos poca fe, la verdad, en su capacidad de gestión y en que los socialistas puedan solucionar el problema, pues desde Vox les pedimos que se pongan a trabajar para mejorar el servicio ferroviario y evitar, en la medida de lo posible, que los pasajeros busquen medios de transporte alternativos siempre que les es posible porque, por desgracia, costará mucho recuperar a estos pasajeros perdidos y cabreados.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, senyor Bello, moltes gràcies. I ara, en nom del grup dels Comuns, té la paraula el diputat senyor Cid. Quan vostè vulgui.

David Cid Colomer

Gràcies, president. Consellera, agrair les seves explicacions, també les del seu equip.

Miri, consellera, jo crec que la resposta que esperen avui els ciutadans i ciutadanes de Catalunya és: Fins quan? Fins quan? És a dir, quan Rodalies funcionarà amb normalitat? Jo crec que aquesta és la resposta que avui els ciutadans i ciutadanes de Catalunya esperen del seu govern, un calendari clar per saber quan funcionarà amb normalitat. I normalitat vol dir que tu arribaràs a l'estació de tren, sabràs quan passa el tren, si passarà o no passarà i si arribaràs al teu lloc de treball, al teu lloc d'estudi o a visitar la teva família en una hora determinada. I aquesta és la resposta que crec que ha de donar el govern, és a dir, ha de situar un horitzó. A mi em sembla molt bé la planificació, però hi ha d'haver un horitzó clar de quan, insisteixo, les rodalies funcionaran amb normalitat. Perquè si sumem tot el conjunt de ciutadans i ciutadanes que cada dia utilitzen el ferrocarril o un mitjà de transport..., de ferrocarril estem parlant de 2,2 milions de persones a Catalunya, és pràcticament el vint-i-set per cent de la població, però mig milió en concret, utilitzen rodalies. I si entenem rodalies, com es deia, com regionals i evidentment també trens de mitja distància.

Per tant, aquesta jo crec que és la primera pregunta que vostès han de respondre: Quan rodalies funcionarà amb normalitat? I evidentment, ens demanava avui el ministre Puente calma, paciència. Miri, jo li demano al ministre Puente *brío, brío* i a la consellera, nervi. Nerví perquè, evidentment, el que és un sistema essencial de transport a Catalunya funcioni d'una vegada per totes.

I miri, com hem arribat fins aquí? La primera de les qüestions que nosaltres volíem traslladar. Clar, la desinversió crònica no és, diguéssim, un fet aïllat. És a dir, no és una..., no és un fet meteorològic el que ha passat. Hi ha hagut una orientació política de determinats partits, que tenen noms i cognoms, evidentment també el Partit Socialista, però el Partit Popular i també Junts per Catalunya, en una aposta molt clara per l'alta velocitat per davant, en aquest cas, de rodalies. Jo celebro l'epifania i la sobtada, en aquest cas, preocupació de la dreta catalana i espanyola per rodalies, que no ha existit quan vostès han tingut responsabilitats de govern ni, evidentment, a Catalunya amb la Conselleria de Territori, ni quan vostès han tingut el ministeri, en aquest cas, de Transports a nivell de l'Estat.

Perquè des de l'any 1990 fins al 2018 s'han gastat 60.000 milions d'euros en l'AVE per només 3.600 milions d'euros en rodalies a tot l'Estat. I això, han coincidit el partit Socialista, han coincidit, evidentment, el Partit Popular i ha coincidit Junts per Catalunya, perquè alguns eren els de l'AVE pel litoral, quan uns altres érem els de primer, rodalies. I en això ha coincidit, evidentment, vostès.

I evidentment, també patim la situació que patim, i amb això també m'hi referiré, amb l'asseveració que hi va haver en el seu moment entre Adif i Renfe operadora. Per què? Què està passant ara? Que jo crec que és la segona resposta que vostès han de donar. És a dir, primera: Quan funcionarà Rodalies? I la segona: Què està passant? Jo en això estic d'acord. Ara no és un problema principalment d'inversió. És veritat que des del 2019, des del 2020, hi ha inversió. Podem millorar l'execució, evidentment, però per primera vegada pràcticament des de l'any 1990, sí que és una prioritat rodalies, no estem centrats en altres prioritats. Però és evident que la distància, i és evident que Adif diguéssim que pot millorar i hauria de millorar àmpliament. I ho hem vist en aquests dies i també s'ha fet referència, especialment en la planificació de les obres.

És a dir, a veure, el tall del Penedès, el tall del Penedès per tal fil es podria haver fet al mateix temps que ara es produirà un nou tall al Penedès del servei per arreglar les dues vies adjacents. Una altra cosa: És evident, també crec que s'ha dit en aquesta comissió, que el cap de setmana de Carnaval no és el millor dia o no és el millor cap de setmana per suspendre el servei. I, evidentment, si algú està a prop del territori, si algú té interlocució amb els alcaldes, si algú té interlocució amb l'administració, ho pot preveure. I l'altra, evidentment, jo crec que és un error de calat. I, de fet, en els acords que vostè tancava el passat cap de setmana amb Adif, és a dir, no es poden posar en marxa, en aquest cas, obres de calat com la de Roda de Berà sense haver fet, en aquest cas, proves prèvies. I això té noms i cognoms, i això es diu Adif.

I miri, nosaltres aquí li fem una proposta molt clara. De fet, no, el tinc assegut al seu costat i jo sap què li vaig dir. És a dir, Catalunya necessita un coordinador del pla Rodalies amb *mando*, amb ordre i *mando* a Adif fins que no es produeixi de manera definitiva el traspàs. I jo, ho sap el senyor Pere Macias, li vaig dir: «Miri, no seria mala idea que, a banda de vostè sigui el comissionat pel traspàs, no deixi de ser el coordinador del pla de Rodalies». De fet, avui una estoneta m'ha semblat que feia més de coordinador del pla de rodalies que no en aquest cas de comissionat del traspàs. Però necessitem algú a Catalunya que li digui a Adif i que posi ordre a Adif, evidentment, en el volum d'obres i que ajudi a prioritzar des de la proximitat i, evidentment, en aquest cas amb la interlocució amb l'administració.

I això té sentit. De fet, he intuït que és una mica el que vostès plantegen també en aquest punt de l'oficina tècnica. Sí, sí, però aquí hi ha d'haver també una figura política, en aquest cas, com hi havia en el seu moment, la qual pugui donar la cara i s'hi exigeixin responsabilitats. Per tant, bé, doncs, parlem amb el ministeri, negociem amb el Ministeri i tornin a escollir no una figura tècnica com existeix ara, vinculada a Ineco, sinó una figura política, i insisteixo, amb ordre i *mando*, amb ordre i *mando* a Adif.

I, per tant, també, a banda del que dèiem que és el que està passant, la tercera qüestió que nosaltres volíem situar és: Què fem? I què pensa fer, en aquest cas, el govern de la Generalitat? Miri, jo crec que cal no sé si és un pla de xoc, un pla

d'emergència, però volem solucions a curt termini, evidentment. Nosaltres, evidentment, creiem que la Generalitat ha d'exercir la seva capacitat de planificació d'infraestructura ferroviària a mig i llarg termini. I aquí podem parlar i ja en parlarem abastament des dels trens trams, que sé que no agraden gaire al seu secretari de Mobilitat, però a nosaltres sí. I, per tant, això és de les qüestions que hem de discutir i, de fet, estan en el nostre acord d'investidura, que faria bé de llegir, com li dic, el secretari de Mobilitat.

Però en tot cas, el que cal és respostes a l'ara i a l'avui. I nosaltres estem d'acord que hi hagi més informació i, evidentment, necessitem més personal. I crec que és clau la informació al minut transparent del que està passant. Però per això cal que Renfe tingui la informació. I a mi jo em pregunto: Renfe sap on té els trens? Hi ha un sistema? Jo, pel que jo sé, no. Depèn de la informació que li dona Adif. És a dir, no pot ser que, en aquest cas, per exemple, no?, tinguem operadors de transport que saben perfectament on tenen els seus vehicles d'una flota d'autobusos i Renfe no sap on té els seus vehicles. I, evidentment, jo crec que això té a veure amb la implantació d'una tecnologia del segle XXI i, per tant, crec que podem evidentment o es pot millorar.

I després jo crec que aquí també es feia referència també en algunes coses. La seguretat és vital. I vostè citava alguns apunts de com incideix la manca de seguretat en el servei. També li pregunto: Tenim preparat allà on dormiran els trens de manera segura quan arribin cent deu combois nous? I, per tant, això també ho dic de manera que estiguin segurs. Vostès deien: ¡Ojo! Ho deia el ministre, perquè el problema principal que tenim és de vandalisme. Bé, bé. Doncs preparem-nos perquè arriben cent deu nous combois que haurien d'estar segurs perquè cada dia al matí puguin sortir.

I, per tant, després i finalment també, doncs miri, si necessitem serveis alternatius i per tant, cal posar i cal gastar, doncs haurem de gastar, perquè el que no li podem dir als ciutadans i ciutadanes és que es passin al vehicle privat quan no tenen un servei que funciona. Per tant, la meva proposta també, i la nostra proposta és que reforcin fins que sigui necessari els serveis alternatius.

Consellera, i vaig acabant, nosaltres li hem dit per activa i per passiva: El govern se la juga. El govern del president Illa se la juga i se la juga amb dos temes. Se la juga amb habitatge i se la juga amb rodalies, perquè avui els dos problemes principals que té la gent en aquest país són que no sap si es podrà pagar la hipoteca o el lloguer i no sap si podrà agafar el tren per anar a treballar o estudiar. I aquests, aquests, són, i no altres, els dos principals problemes que té la gent i especialment la gent de classe treballadora del país. I, per tant, jo crec que el que ha de saber la gent que viu a Catalunya és que podrà pagar el lloguer i que podrà agafar el tren per anar a treballar, per estudiar o anar a veure la família.

I per tant, també jo li dic. És a dir, com diu la dita: Molts oficis, pocs beneficis. Per tant, prioritzin, deixin d'estar de Jocs Olímpics d'hivern, deixin d'estar d'ampliacions d'aeroport. Avui jo també crec que li he de dir que l'alcalde de la capital del país, amb els peus a la galleda, és a dir, enmig d'un caos de rodalies com el que tenim muntat, surt a parlar d'ampliar l'aeroport per seguir rebent més turistes, quan la màxima prioritat de l'alcalde del país hauria de ser, en aquest cas, com funcionen també les rodalies. I li dic perquè també des del seu partit. Li insisteixo: Molts oficis, pocs beneficis. Centrin la prioritat en habitatge i en trens, en habitatge i en trens. I per tant, insisteixo, consellera, el govern se la juga si funcionen o no les rodalies d'aquest país.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, diputat Cid. I ara, seguidament i en nom del grup de la CUP, té la paraula el diputat Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, estem avui contents que la consellera comparegui en aquesta comissió acompanyada del seu equip. Deixi'm també saludar les diferents entitats que avui ens acompanyen aquí, com la PTP, Salvem la R2 Nord o Perquè no ens fotin el tren i a la resta d'entitats que treballen arreu del país, que també segurament molts ens estan seguint telemàticament. Si van amb tren segurament tindran dificultats amb la cobertura, però estem contents que realment es faci avui aquesta compareixença.

El nostre discurs, la nostra intervenció aquí, doncs, compaginarem temes més polítics amb temes més tècnics que creiem que s'han de posar sobre la taula veient

el caos ferroviari que havia viscut les darreres setmanes, però que hi ha molts de precedents, potser no tan concentrats en pocs dies. Però és evident que fa molt de temps que la xarxa ferroviària no funciona bé i té unes mancances molt evidents. I els que en pateixen les conseqüències, tots sabem qui són, que són la gent que viu i treballa aquí a Catalunya.

I no parlaré en termes de productivitat, sinó en parlaré en termes dels problemes que això genera, sigui de salut mental o el fet d'arribar tard a la feina, al metge o en temes familiars o d'oci, o del que sigui. Aquests temes també són importantíssims i les afectacions cada vegada són pitjors arreu del país.

Vostè, consellera, també ens ha parlat de les obres de Roda de Berà que, com s'ha dit, vostè també ha tastat la medicina i va arribar cinquanta minuts tard. I aquí el que ens hem de preguntar és: Quines responsabilitats ha demanat vostè com a consellera del que va passar? ¿Com és que es van fer unes obres que han afectat cinc mesos, que han durat cinc mesos i després es fessin unes poques proves en qüestió d'hores per provar si la infraestructura anava bé després d'aquestes obres tan llargues, en comptes de fer servir els dies necessaris per assegurar que, quan s'inaugurés, anés bé i no fes el ridícul vostè com a consellera i el govern i com a país?

I a més, en teníem exemples clars que això no es podia fer així, perquè ja vam veure o hauríem d'haver après la lliçó desastrosa de la represa del servei després del tall de l'R3 al febrer del 2024. Val a dir que tot just ara descobreixen que Adif deixa les vies pitjors de com se les troba? I vostès encara... Vostè encara no ha demanat responsabilitats i no parlem de culpabilitat, de culpabilitzar ningú, sinó de buscar els responsables de que tot vagi així de malament.

Després vostè va a Madrid i ens torna amb els grans deu acords que aconsegueix el 9 de març. I a nosaltres ens preocupa molt aquests deu acords, perquè no entenem que no estiguessin fets fins ara, aquests deu acords que vostè fa públic, les mesures acordades; moltes de les quals totalment inconcretas, que no compten..., no quantifiquen els reforços o bé ni posen terminis. Per tant, tornem a estar al mateix lloc de sempre: Bones declaracions d'intencions, però que el que hem de veure és com es transformen en realitat.

També és veritat que ja era hora que posessin Adif al seu lloc o, si més no, que facin veure que ho fan. Això ens ho dirà el temps. Perquè la veritat és que Adif ha de fer inspeccions, les ha de fer i s'ha de comprometre a corregir allò que

Fitxer 10i11CTH17

detecti que està en mal estat, però recordi que no seria la primera vegada que se'n omple la xarxa de limitacions de velocitat. En comptes d'arreglar la infraestructura en mal estat, el que fem anar és els trens més a poc a poc perquè no passi res. I això és una de les mesures que Adif ha pres algunes vegades i això no pot ser.

Fins i tot el desè acord, que és molt important, en el qual es diu que Adif ha d'escoltar i estar a disposició de tothom, de la Generalitat, de l'operadora, dels ajuntaments, de les entitats, dels usuaris. I cal que existeixi aquesta oficina amb participació d'Adif, però que no sigui l'oficina d'Adif, que vagi com sempre al seu aire, sinó que sigui una veritable oficina de coordinació de totes les parts. Perquè això sí que segurament servirà per a alguna cosa.

De fet, li preguntem si el Govern estarà impassible davant els tres nous despropòsits d'Adif al Penedès i al Camp. Perquè vostè sap, perquè ho hem dit aquí públicament, el descuit que van patir de renovar els rails del tram de Sant Vicenç de Calders a Martorell durant les obres d'instal·lació del tercer rail, que això implicarà nous talls de l'R4 durant tot l'any. I això és un error i també ha de tenir responsables. I no parlem com parla vostè de culpabilitzar, sinó de buscar responsables, perquè s'han de solucionar els problemes. I si el responsable d'aquests nyaps constantment és la mateixa persona, s'han de prendre decisions perquè per això és la consellera.

Referent al famós traspàs de l'operació del servei, que també ens n'han parlat, primer de tot dir-li al comissionat que vostè ens ha dit la importància i ha ressaltat que aquest passat mes es cobressin els diners a la Generalitat per pagar a Renfe. Bé, ja era hora, podríem dir, no? Perquè, de fet, aquests diners per pagar a Renfe, això ja s'havia pactat al traspàs del 2010 i és l'Estat que ha incomplert sistemàticament. Per tant, no tenim gaire res a celebrar, sinó dir que ja era hora que quinze anys tard compleixin els acords. És a dir, això no és una celebració. Això, de fet, és trist, però és així.

I el govern del PSC no se'n pot desentendre, perquè al llarg d'aquests vint anys, dotze ha governat el PSOE a l'Estat espanyol i han estat incomplint amb l'acord del 2010. Per tant, amb aquest acord no és nou. En tot cas, és un acord que ve de fa molts anys i ara s'ha aconseguit que finalment es compleixi. Sabria greu pensar que és perquè coincideix el govern d'aquí i el govern d'allà amb les mateixes sigles polítiques. Volem pensar que les coses no es fan així.

També volíem parlar d'una realitat que durant moltes dècades –i això és així– del 1990 al 2018, l'Estat espanyol va decidir invertir molt més a l'alta velocitat que en rodalies. Evidentment, a més d'invertir molt més a Madrid que a Catalunya, però aquesta és una tònica constant en absolutament tot. De fet, la inversió total va ser de 65.000 milions, dels quals el noranta-cinc per cent van ser per l'alta velocitat i només el cinc per cent per Rodalies. I d'aquest cinc per cent, quasi la meitat cap a Madrid i a Catalunya, al nucli de Barcelona, el disset per cent. Aquesta és la realitat.

I ara vostès ens tornen a parlar de 125 milions d'euros per al baixador de l'AVE a l'aeroport de Girona. No, no. Ni un euro més a l'AVE ni per als turistes fins que el rodalies funcioni bé, perquè això sembla una presa de pèl. Mentre els ciutadans i les ciutadanes que viuen i treballen en aquest país cada dia fan tard, vostès volen gastar els pocs recursos en baixadors per als turistes per portar-los de Girona cap a Barcelona. Doncs no. Prou. Prou, perquè és una indecència.

I també cal, però, que assenyaalem què ha passat aquí a Catalunya, perquè no tot és culpa del govern espanyol. És evident que durant aquella època, aquí a Catalunya, també es va prioritzar l'alta velocitat i que tothom..., i mentre es prioritzava aquesta, els governs d'aquí, de CiU i també d'Esquerra, no es preocupaven per la xarxa de rodalies, perquè tot era, doncs, mirant aquesta alta velocitat. De fet, el juliol del 2023 el govern d'Aragonès pacta amb el Ministeri l'encomana de gestió de diverses infraestructures per valor de 914 milions d'euros, que inclouen, per exemple, el quart cinturó. I d'aquests, 914, només 20 milions eren per al sistema ferroviari, corresponents als intercanviadors entre la R8 de rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat del Vallès.

Per tant, s'han anat signant convenis i avançant en tots els projectes de carreteres i, en canvi, el conveni per als intercanviadors està encallat. I això també ho hem de

posar sobre la taula, perquè això també és culpa dels governs d'aquí. Per tant, aquí s'ha de tenir molt clar que no només cal que s'inverteixi, sinó que es facin bé i on toca per afavorir la gent que viu i treballa al nostre país.

I també hem de dir que Adif sí que inverteix, però ho fa de mala manera, amb obres dissenyades per minimitzar costos que cal acabar pagant-los amb serveis alternatius que pateixen els usuaris. Exemples com el túnel de Roda, que va costar les obres 16 milions, però 25 milions va costar tot el dispositiu de serveis alternatius, és a dir, les obres 16 milions i el cost..., 25 milions pel cost del dispositiu de serveis alternatius. Alguna cosa falla, alguna cosa no es fa bé. Els podríem posar altres exemples, però se m'acaba el temps.

També podríem parlar del desmantellament de les vies entre Salou i Cambrils, que va costar 15 milions. Inversions que han de ser per millorar el sistema ferroviari i no per desmantellar-lo, com ha passat, com està passant en aquest país. I també podríem parlar de l'estació de Figueres, que volen treure del centre de Figueres, sabent que això és un error colossal, com ha passat a altres ciutats. I vostès, amb el vistiplau de la majoria de partits, continuen amb aquesta obsessió.

Nosaltres el que li demanem, consellera, ja per acabar, són responsabilitats, que demani responsabilitats a Adif i a Renfe i al govern espanyol i que si no ho fa i no ho està fent, ja sap quina és la nostra opinió. Vostè gestiona una macroconselleria que té molts problemes, habitatge, mobilitat, canvi climàtic, transició energètica, i les coses no van bé. Si vostè no demana responsabilitats a qui pertoca, nosaltres demanem novament, com ja van fer, la seva dimissió.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Cornellà. I seguidament i en nom d'Aliança Catalana, té la paraula la diputada senyora Soberano.

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, president. És Soberana, amb a. No passa res. L'any 2007 ja es denunciava la manca d'inversions i el manteniment de la rodalia catalana. Recorden aquella manifestació de fa divuit anys amb el clam «Som una nació i diem prou»? Aleshores

els catalans ja exigíem el traspàs de la xarxa de transports i infraestructures a la Generalitat.

La resposta del *Gobierno español* va ser impulsar un pla de rodalies, l'anomenat Barcelona 2008-2015, que es va aprovar el 20 de febrer del 2009 i amb una inversió de 4.000 milions d'euros per modernitzar i ampliar aquestes infraestructures. Només se'n va executar el quinze per cent. El 2010 hi va haver el primer traspàs de rodalies. Les responsabilitats es van repartir en tres parts: Adif, Renfe i Generalitat. Aquest termini tampoc es va complir.

La següent promesa, el 2013, va ser un acord d'urgència entre el conseller Santi Vila i la ministra Ana Pastor. Havia d'acabar el juliol del 2016, però en aquella data només s'havia executat el 4,2 per cent, amb la mofa d'Adif que deia que els acords no l'obligaven jurídicament a complir-los. Entre el 2012 i el 2016 es van registrar 1.597 incidències pel mal estat d'aquestes infraestructures. Aquestes incidències van afectar un total de 5,6 milions de passatgers. Un altre incompliment que va portar el president espanyol, Mariano Rajoy, a prometre invertir 4.000 milions d'euros fins al 2025. Encara els estem buscant.

Actualment es calcula que cada dia es perden dos milions d'euros a causa de les prop de nou-centes incidències que es registren a l'any a rodalies. L'any té 365 dies. Facin números. I va arribar Pedro Sánchez. A la recerca d'aquells suports que alguns li donen a canvi de res, va impulsar dotar amb 6.000 milions d'euros. Estem a l'equador d'aquest pla i la inversió és només de 2.000 milions d'euros, un terç del que s'havia promès.

Resumint, segons l'informe de la Generalitat del 2023 amb el govern de Junts i Esquerra, entre el 2010 i el 2020, a Catalunya només s'ha executat una..., la meitat del pressupost previst per Renfe i Adif. La Cambra de Comerç de Barcelona va calcular fa dos anys que, per corregir aquest dèficit, caldria una inversió de 50.900 milions d'euros. L'any passat, Foment de Treball va assenyalar la importància de dur a terme aquestes millores per reduir la congestió i demanava que es complís el pla acordat.

Després d'unes quantes promeses incomplertes i tot esperant els milions que no arriben, ara ens trobem que la mobilitat és deficient i és pròpia del tercer món. Els

trens arriben tard o ni tant sols això. Senzillament, no arriben. Els usuaris no deixen... No. Deixeu-me dir una altra manera. Els contribuents, aquells que paguen impostos esperant un retorn, no ens mereixem això. Això no és el futur, això és una condemna. Diferents plataformes ciutadanes han denunciat que la mobilitat a Catalunya està a la UCI i han reclamat per enèsima vegada solucions. Això no és el futur, això és un càstig. És hora de fer justícia. És hora de dir prou. Pensen seguir demanant disculpes? ¿O pensen aportar solucions que es mereixen les persones que esperen poder arribar a l'hora a la feina per guanyar un sou amb el que pagaran els impostos, els quals haurien de poder aspirar a ser utilitzats utilitzant el tren i que els permeti arribar a l'hora?

El 4 de març passat, després de cinc mesos d'obres, les vies tallades entre Tarragona i Barcelona, per primera vegada, un tren feia aquest trajecte per inaugurar el nou túnel de Roda de Berà. Davant la rellevància del fet, el tren..., al tren hi viatjava la consellera de Territori i Habitatge i Transició Ecològica, Silvia Paneque. El tren va sortir amb nou minuts després de l'hora prevista. Va arribar cinquanta minuts després..., ai, de retard al seu destí. I és que ja ni per fer-se la foto són capaços d'aconseguir que un tren vaig a l'hora?

Mentre als despatxos es discuteixen què formarà part de la nova empresa mixta que haurà de gestionar tota la xarxa de rodalies de Catalunya, assignant càrrecs, discutint proposicions de representació, votant..., i vots de qualitat, allà a fora els accessos de la ciutat estan col·lapsats de cotxes privats, conduït per persones que confien en el tren per arribar..., que no confien en el tren per arribar ni a la feina, ni a la universitat ni al centre mèdic. Les zones de baixes emissions estan plenes de cotxes aturats perquè el tren no funciona. Enhorabona!

Ja hem perdut el compte de les promeses incomplertes per part del Gobierno. Però recordin una cosa: La primera vegada que t'enganyen és culpa de l'altre. La segona és culpa teva. Per tant, demanem la seva dimissió, consellera.

El president

Gràcies, diputada. I ara sí, per acabar aquesta primera ronda i en nom del govern, té la paraula el representant del PSC, el diputat senyor Riba.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Gràcies, consellera i el seu equip, senyor Macias, senyor Nadal, per la compareixença d'avui, per les explicacions que ens han ofert al llarg d'aquesta compareixença.

En primer lloc, volem destacar com un element essencial i que compartim plenament aquesta voluntat del Govern de posar els usuaris al centre de l'atenció de les polítiques que s'estan duent a terme i també de les explicacions que avui ens ha donat. Cal tenir en compte que, al final, quan parlem d'un servei de rodalies, com de qualsevol servei, estem parlant de ciutadans i ciutadanes, d'usuaris que diàriament han de recórrer a utilitzar aquests serveis públics per cobrir les seves necessitats bàsiques, en aquest cas, les de mobilitat.

Cal també –i, en aquest sentit, coincidim– partir d'un diagnòstic de la situació. Un diagnòstic serà que no ha de pretendre buscar culpables, però sí fer un diagnòstic acurat perquè fer-lo implica o és necessari per també trobar les solucions adients. Les solucions adients als dos problemes que entenem que es plantegen i que existiran analitzats des del Govern. Per una banda, les incidències que tenallen la situació del servei avui, però també la necessitat d'adequar la capacitat de les nostres infraestructures ferroviàries, de present i de futur, aquesta Catalunya dels sis milions que ja ha passat a vuit milions i que hem de planificar acuradament per donar satisfacció i per donar resposta a les necessitats que, de manera propera, els propers anys, poden arribar a haver de cobrir les necessitats de deu milions de persones.

És evident que la desinversió de la xarxa ferroviària en tots els seus aspectes està a la base dels problemes que avui tenim i no podem defugir aquesta realitat, aquesta anàlisi en períodes clars i analitzables en els que aquesta desinversió ha caigut en picat. El període 2012-2018 és, en aquest

Fitxer 10i11CTH18

sentit clarament identificable com un període en què aquestes inversions van caure, arribant al seu mínim el 2015 amb 466 milions d'euros invertits executats, mentre que en aquest moment, el 2024, estem per damunt..., o vam estar, el 2024, per damunt dels 1.228 milions d'euros, que representa un vint-i-dos per cent d'increment.

Cal, com s'ha dit, posar de manifest que aquestes inversions responen a un pla, el pla rodalies 2030-2020. Cal reconèixer l'esforç, l'interès i la prioritat donada pel Govern anterior en la planificació d'aquestes obres que s'estan duent a terme, el Govern anterior de la Generalitat de Catalunya, sense la qual cosa no estaríem, en aquests moments, plantejant els nivells d'execució d'aquest pla que s'ha indicat per part de la consellera. I com s'ha fet manifest i es fa palès, aquesta inversió no pot ser puntual. Ha de ser intensiva, ha de ser sostinguda en el temps perquè els efectes d'aquestes inversions, d'aquestes actuacions de millora, satisfacin les necessitats de servei i dels usuaris.

En aquest sentit, cal, hi insisteixo, posar de manifest les dues vies que vostè indicava. Per una banda, el pla de rodalies, el pla de rodalies 2020-2030, que representa una inversió sense precedents en aquest àmbit, de 6.345 milions d'euros. Aquest pla és una realitat en la seva execució en aquests moments, amb obres en marxa i amb més de 3.700 milions d'euros, en aquests moments, ja adjudicats per millorar infraestructures, renovar estacions, incrementar la capacitat de la xarxa i renovar el material mòbil.

En quatre anys s'ha aconseguit, s'ha assolit adjudicar el cinquanta-vuit per cent dels recursos d'aquest pla, la qual cosa, al nostre entendre, evidencia un canvi radical respecte a la tendència anterior. I ho torno a dir, el reconeixement a la feina feta no només per l'actual Govern i pel Govern de l'Estat, sinó també pel Govern anterior de la Generalitat de Catalunya, el Govern Aragonès, que va fer palès aquest interès, aquesta prioritat posant en marxa bona part de la planificació d'aquestes obres. El ritme d'execució és clarament positiu. Fins al 2022, s'havien adjudicat 2.200 milions d'euros i ara, actualment, el ritme d'adjudicació arriba a la xifra que els he comentat abans d'aquesta previsió, fins al 2025. Aquestes xifres demostren el canvi de model d'inversió. S'ha passat de promeses a actuacions concretes, planificades i executades amb rigor.

Ara bé, aquestes inversions no poden executar-se, com s'ha dit, de la nit al dia i sense afectar la pròpia operativa del servei. Com ha remarcat, com s'ha remarcat en la seva intervenció, al comissionat, la magnitud de les obres genera inevitablement incidències i alteracions temporals en el servei. A diferència d'altres obres en

infraestructures, que es construeixen de manera independent, les obres a rodalies impliquen intervencions directes sobre les línies en funcionament, cosa que obliga a tancaments temporals de trams.

Per tant, cal actuar a l'avui, que són aquestes inversions, i cal també i formar part d'aquesta solució, al nostre entendre; plantejar el model de governança, un horitzó de futur que planifiqui també com hem de gestionar i qui ha de gestionar aquesta infraestructura i aquest servei. Estem parlant, estic parlant, òbviament, del traspàs de Rodalies. El procés de traspàs de Rodalies a la Generalitat no és només un avenç polític, sinó una gran oportunitat de millora del servei a mitjà termini. L'objectiu no és simplement canviar la titularitat, sinó gestionar Rodalies amb una visió de país, amb un enfocament basat en la proximitat i la planificació ajustada a les necessitats reals del territori. És un repte que el Govern assumeix amb responsabilitat, pel que hem sentit en la seva exposició, i amb ferma voluntat d'aconseguir que el servei ferroviari sigui més fiable, eficient i digne del segle XXI.

Cal que aquesta governança sigui clara: un traspàs real, efectiu; un traspàs clar. I entenem que el model que s'ha plantejat amb aquesta transitorietat amb aquesta empresa en calendari que s'està complint de la mateixa manera que els compromisos en matèria del traspàs econòmic i en matèria de traspàs en matèria de gestió implica un calendari, implica un procés progressiu de traspàs que garanteixi aquest objectiu de governança, amb un consell majoritari de la Generalitat, amb garanties de condicions per als treballadors i, en definitiva, amb capacitat de decidir des de Catalunya en aquest model de gestió, també en aquesta fase transitòria.

Entenem, per tant, que tenim una acció del govern, dels governs, en coordinació que pretén atendre les incidències insuportables que en aquests moments tenim. I tenim i estem treballant en un horitzó que no només planifica les infraestructures i els serveis que necessitem per al futur, sinó que també ho fa amb un model de gestió que ha d'estar al servei d'aquests objectius i ha de permetre que des de Catalunya gestionem aquest servei de Rodalies.

Per anar acabant, voldria agrair les intervencions de tots els grups, però no puc estar-me de fer algun esment a alguna de les intervencions que m'han precedit. En concret, en el cas de Junts per Catalunya, li he de dir inevitablement, senyor Vergés,

que esperàvem més de la seva intervenció, no pas per la seva qualitat i capacitació tècnica indiscutible, sinó perquè han excel·lit, des del punt de vista de la definició dels problemes de manera exhaustiva de manera perfecta. Però aquesta qualitat en l'exposició dels problemes ha estat directament proporcional a la seva buidor en l'exposició de propostes o solucions.

En aquest sentit, nosaltres voldríem..., i considerem que Junts per Catalunya és una força política molt important a Catalunya, que voldríem que formés part de la solució no només a l'hora de descriure'ns els problemes, sinó també amb aquesta unitat que demanava la consellera i amb aquesta voluntat d'aportar solucions des d'una perspectiva constructiva.

Volem veure-hi esperança, en aquesta voluntat d'implicació, fins i tot en òrgans de governança del servei ferroviari. I, per tant, no perdem l'esperança de que vostès puguin, diguem-ne, també incorporar-se, també venir en aquesta unitat que reclamava la consellera des del punt de vista de l'aportació de les solucions.

Acabo ja agraint de nou les explicacions. Remarcar i refermar la voluntat d'aquest horitzó positiu, d'aquest horitzó que, a més a més, implica un compliment estricte i fidedigne, com s'ha indicat, amb dades concretes dels acords d'investidura tant del Govern d'Espanya com del Govern de la Generalitat de Catalunya, el PSC, el grup parlamentari i el Govern. Complim els acords i ho fem amb aquests ulls, amb aquesta mirada posada en aquest horitzó, malgrat els problemes actuals que reconeixem, i empatitzem plenament amb els usuaris. Però amb aquest horitzó d'esperança en un model de servei, en una situació de les inversions que ens permetin millorar i arreglar el problema de Rodalies a Catalunya.

Moltes gràcies.

El president

D'acord, diputat Riba. I ara, seguidament, tornaríem a passar la paraula a la consellera Paneque, per un màxim de trenta minuts, fent les intervencions que creguin oportunes.

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

Sí. Si els sembla, ens semblaria oportú fer una resposta conjunta a aquells elements que han compartit les diferents intervencions i després faré alguns esments particulars a qüestions, doncs, que concretament ha plantejat algun dels grups.

Em demanaven, alguns de vostès, xifres i es feia fins i tot reflexió de quines execucions hi havia hagut en el passat respecte a alta velocitat o respecte a Rodalies. Mirin, els hi dono xifres, primer, d'execució del pla d'inversions 2020-2024. Per tant, dades del 24. Tenim, en aquests moments, una execució del seixanta-sis per cent amb 4.012..., dedicats a licitacions; un setanta-tres per cent de compliment respecte a les adjudicacions, i respecte a l'execució pressupostària, 3.462 milions d'euros, que representa un cinquanta-sis per cent. Aquestes són dades que marquen, com els deia a la introducció a la primera intervenció, que el ritme d'execució del pla rodalies 2020-2024, en aquest primer tram, eh?, que vostè també m'indicava, 2000-2024, doncs té un setanta-tres per cent d'adjudicació i un cinquanta-sis per cent d'execució pressupostària. Per tant, aquestes són les dades.

I deia el senyor Cid... I és així. Miri, aquí... Bé, potser vostès ara no ho veuran. Després ho compartim, eh? Aquesta línia del temps comença el 2013 fins al 2024. Les boles taronges són els recursos dedicats a rodalies i les blaves, a l'alta velocitat. Fixin-se que el creuament de recursos majors destinats a rodalies es produeix l'any 2019. I veuen aquesta pujada tan forta d'aquí? Es produeix a partir de l'any 2023. Aquesta és la realitat. Això són números. I això és el que jo deia en la meua primera intervenció, que les coses s'han de reconèixer. I moltes de les obres que ara tindrà l'honor de veure com es van executant, doncs, venen d'un esforç d'un govern anterior que, efectivament, va veure que aquesta línia plana d'inversions s'havia de, efectivament, amb exigència des del Govern de Catalunya, revertir. I aquí en col·laboració, sí, amb el Govern d'Espanya. I això són números i els números no enganyen. Aquesta és la realitat quant a l'execució del pla de rodalies i respecte a aquest esforç inversor respecte a rodalies en comparació amb anys anteriors, que s'havien dedicat a l'alta velocitat.

Inversions. Vostès també ens demanaven..., em demanaven alguns detalls concrets. Miri, de les 292 actuacions que estan incloses en el pla de rodalies, se n'han fet, ja, 157; setanta-tres en execució i seixanta-dos en estudi. Això, no quant

a quantitats econòmiques, sinó quant en nombre d'actuacions. També s'han fet... I ho dic perquè alguns miraven el..., vaja, aquesta distribució d'obres que tinc aquí al darrere i del sistema ferroviari. També els hi haig de dir que és del pla, que hi ha 187 actuacions addicionals al propi pla de rodalies, de les quals cent onze ja han acabat, setanta-tres en execució i tres en estudi. I em deia el diputat del Partit Popular que hi veia algunes inversions. Vostè em parlava del corredor, però, en qualsevol cas, també la Sagrera, que, sí, estan incloses en el pla precisament perquè beneficien el conjunt del sistema de rodalies.

Com saben també, i vostès ho han dit..., també m'han preguntat pel material rodant. Mirin, no és que jo em vulgui atribuir, no m'he atribuït, i si ho he fet, vaja, m'he explicat malament. No m'he atribuït la compra. El que he dit és que s'ha produït en el passat, la compra; la major, la més gran inversió en material rodant que s'hagi fet i que, efectivament, en aquests moments són cent deu trens nous. Crec que hi ha hagut un ball de xifres, també. Són cent deu, en tot cas. I el que dic és que a finals d'aquest 2020, principis del 2026 tindrem, doncs, la sort també que es vagi incorporant aquest material rodant, que ens evitarà incidències i que ens augmentarà també la capacitat d'usuaris en el sistema de rodalies. Fixin-se que és una flota molt envellida d'aquests trens. També els dono detalls: setanta-dos per rodalies, catorze per trens d'ample viable i vint-i-quatre regionals.

En deien també alguns, fins i tot després m'hi referiré, no?, que feia receptes o demanava paciència. I jo crec que he centrat bona part de la meua intervenció a explicar algunes de les inversions, però entro més en detall. Inversions per a una integració urbana més efectiva. N'assenyalo algunes: integració urbana de Sant Feliu de Llobregat, remodelació de Castelldefels, integració amb Montcada i Reixac, el nou ramal de l'accés a l'aeroport, desdoblament de Parets i Garriga. Tot això, en aquests moments ja s'hi està treballant.

Efectivament, algunes de les meves preocupacions, i jo crec que ho he definit com a obsessió, és millorar el servei d'informació als usuaris. Està costant, senyor Cid. Està costant el tema de la informació. És així, no ho amago. No és fàcil, però jo crec que estem millorant a poc a poc i millorarem en el curt termini, en aquest 2025, amb més lentitud que la que jo voldria, ja en pot estar segur, però s'estan obrint nous

canals d'informació, els títols s'integraran a la T-mobilitat i s'avançarà en la digitalització de la cartellera.

També estem treballant en l'àmbit de les catenàries i subministrament elèctric, que vostès veuran també que moltes de les incidències que s'estan produint estan vinculades a l'estat de les catenàries. Alguns exemples: renovació integral de la catenària entre Girona i Portbou en dos trams, Girona-Figueres i Figueres-Portbou –la primera ja s'està realitzant en aquests moments–; entre l'Arboç, Martorell i Castellbisbal, i el tractament de la catenària entre Barcelona, la Sagrera, Mollet i Granollers.

En l'àmbit de subministrament elèctric, noves subestacions elèctriques de tracció a Mont-rodon, Taradell, el Prat de Llobregat, Figueres i Portbou; recuperador de l'energia de frenada a les subestacions de Granollers i Castellbisbal; millora de les subestacions de Mataró, Palautordera, Mollet i Montcada bifurcació; proteccions contra xocs elèctrics i descàrregues atmosfèriques a la catenària entre Lleida a Roda de Berà i Reus; escomesa elèctrica de les subestacions de Sitges, Gualba o el pla de telecomandament en seccionadors, per posar alguns exemples; obres també en curs en l'àmbit de la senyalització d'enclavament elèctric a Caldes de Malavella; enclavament i substitució de circuits a Montcada bifurcació; implantació del bloqueig automàtic banalitzat entre Figueres i Portbou i en via única entre Valls i Salomó; la renovació dels enclavaments d'Almacelles, Raïmat i Juneda a Montblanc i Vilaverd; instal·lacions de senyalització entre l'Ametlla de Mar - Camp de Tarragona; subministrament d'energia i fibra òptica entre Lleida i Manresa.

Obres referents als túnels i trinxeres d'allargament de les vies de l'apartat de Juneda. Tractament i consolidació de trinxeres entre Vic i Ripoll, entre Montcada bifurcació i Vic, entre Móra la Nova i Casp, i entre Manresa i Barcelona.

Fitxer 10i11CTH19

O, en resposta al diputat del Partit Popular, el tractament del túnel 68 de la línia Móra la Nova - Reus.

Referent a infraestructura i via de supressió de passos a nivell, Sant Sadurní d'Anoia, Alcover, Móra la Nova, la Canonja, Bellvei, per dir-ne algunes. Són detalls d'aquestes infraestructures, les que veuen i algunes d'addicionals, pels que deien que veien alguns forats. Actuacions també en la millora de les pròpies estacions.

Material rodant, ja ens n'havia parlat. Per tant, ara em referiré a punts concrets. Però, en qualsevol cas, jo crec que, efectivament, oferim un horitzó clar de treball, que, com bé diuen i els agraeixo el to i la bona predisposició i col·laboració, no solucionarà d'avui per demà, però sí que ofereix un horitzó clar de resposta a la situació actual.

Millors urgents, sobretot en l'àmbit de la informació, de l'accessibilitat a les vies, de la seguretat i, per tant, del manteniment dels materials. En aquest 2025, amb aquest pla, què n'hem dit «de mesures urgents», i això ofereix un horitzó no de millora del sistema, no potser de millora d'algunes freqüències, però sí, almenys, de l'atenció a l'usuari. I sí que, almenys, de poder compensar, pal·liar les incidències que acompanyaran totes aquestes obres que els hi dic. En el mitjà termini, pla de rodalies 2026-2030 i en el llarg termini, efectivament, fins al 2040 i 2050, amb el pla d'infraestructures i amb la llei ferroviària de Catalunya. Tot això, juntament amb el traspàs de Rodalies, que, efectivament, ens permetrà, des de la proximitat, actuar i millorar el servei.

Vostè mateix es donava la resposta, senyor Cid, sobre l'oficina tècnica. Efectivament, això ens permet estar incorporats en la planificació de les infraestructures i de les obres, durant les obres i en la posada en marxa. No ho he amagat. No sé per què ho han dit tantes vegades. Efectivament, en la represa de les obres del túnel de Roda de Berà varen mancar dies –i reconegut per Adif– de marxa blanca per tal d'assegurar que, quan els usuaris pugessin al tren, el servei funcionés amb normalitat. Per tant, escolti, horitzó mig, curt-mig, llarg.

Efectivament, alguns m'han dit que m'havia amagat. Havien parlat fins i tot de desaparició. Jo, no sé, podria comptar les compareixences públiques que he fet, inclosa aquesta. D'altres m'han dit que masses vegades he sortit a demanar disculpes. No ho sé. En fi, jo crec, i dono resposta, també, a aquesta qüestió de la senyora Capella: és veritat que cadascú ha d'assumir la seva part de responsabilitat, però des del moment que, des de la conselleria exercim la titularitat d'aquest servei,

estem conjuntament treballant amb vostès aquest traspàs de Rodalies. Crec que sí, d'alguna manera, la consellera ha d'oferir informació i respostes a risc, com diu vostè, no?, que ho posin tot en el mateix paquet. Però sí que crec que la ciutadania no entendria que amb algunes de les situacions que hem viscut no hagués pogut sortir a explicar, amb les responsabilitats pròpies i també amb aquelles que exigeix des del govern de Catalunya..., però exigeix, però alhora ofereix col·laboració per treballar conjuntament amb Adif, amb Renfe, amb el ministeri, perquè em sembla que és la millor manera: exigència, problemes, solucions i, efectivament, tenir aquesta planificació de millora del servei.

Algunes qüestions molt puntuals. La veritat és que, senyor Vergés, quan ha començat a explicar com havíem arribat fins aquí, he pensat: «Calla, que assumirà alguna cosa de responsabilitat.» No. No ha estat així. Jo no busco culpables i, tot i que vostè té aquest costum d'assenyalar les persones amb noms i cognoms, jo podria fer-ho. Podria fer un repàs de consellers anteriors, de responsables anteriors... No ho faré. Però, escolti, no ho faré, que també, pel respecte que li dec com a diputat i, per tant, com a representant de la ciutadania en aquest Parlament. Ho faig sobretot per respecte a la ciutadania.

Jo... Vostè em preguntava que quines receptes Miri, totes aquestes que els hi acabo de detallar, i serà informació que compartirem. Quina és la seva recepta? Perquè vostè em deia: «Miri si ho sabia...», no?, que... «Sabia que vostè no em donaria resposta...» I ha llegit una llista que porta escrita. Però vostè de veritat m'ha escoltat? Vostè pot fer una valoració d'aquestes infraestructures, si són positives o si no ho són, aquestes inversions? Vostès poden aportar solucions? A mi m'agradaria, li dic molt sincerament. Perquè, a més a més, vostès tenen diputats i diputades que han tingut responsabilitats i que, a més a més, són coneixedores. I crec que la seva visió seria enriquidora.

Vostès es volen instal·lar en aquest paper de la queixa, de no solució i de demanar dimissions? Bé, doncs. Miri, jo mentre vagi demanant... Jo aniré demanant més inversions i vostès vagin demanant més caps. Si aquesta és la recepta de Junts, doncs, aquí no ens hi trobaran. Si en algun moment hi ha l'oportunitat del Ple extraordinari, vostès volen aportar solucions concretes i apuntar-se al carro, al tren

de les solucions i d'intentar buscar respostes a aquesta situació, ja li dic que seran molt benvinguts, com estic fent amb d'altres grups parlamentaris.

Al Partit Popular jo crec que li he donat resposta, eh?, sobre les inversions, sobre algunes infraestructures que vostè em deia específicament.

Respecte a VOX, em preguntava vostè, concretament, sobre què havíem donat els sindicats. Tots els acords, els polítics del 2023, del 2024, el dels sindicats, el de les bilaterals... tots, absolutament tots, estan publicats. I, per tant, si vostè els llegeix, sabrà punt rere punt quins són els acords a què hem arribat amb els sindicats.

Al diputat Cid jo crec que li he donat resposta amb aquest horitzó, curt, mig llarg. Podríem parlar d'habitatge, però avui no pertoca. Efectivament, sento la responsabilitat des de la conselleria d'haver de treballar en dos àmbits que són de gran responsabilitat perquè, efectivament, es corresponen a dos problemàtiques que en aquests moments té la ciutadania de Catalunya. Per tant, tingui per ben segur que sento aquesta responsabilitat i que posarem, des de l'equip, tota la intel·ligència, esforç a donar resposta a aquests grans reptes que tenim.

El diputat de la CUP veig que aplica la mateixa, doncs, recepta que Junts i que Aliança Catalana. Ja ho havien fet, avui ho tornen a fer. Vostè es posava les mans al cap, no?, de dir: «Com vostè celebra totes aquestes qüestions? I què...?», no? «Si fins ara...», «Si això ja s'hauria d'haver fet en el passat.» No ho sé. I vostè, quin seguiment feia dels governs anteriors a qui va donar recolzament?, em pregunto. Per tant, jo crec que vostè devia saber que estàvem en aquesta situació perquè suposo que han fet control del suport que vostè havia donat als governs anteriors, que potser, doncs, no havien estat prou exigents o amatents a aquesta qüestió.

I a la diputada d'Aliança Catalana –m'ha fet molta gràcia–, això de la foto... Miri, jo no he anat al centre d'operacions a fer-me la foto. No vaig anar al tren a fer-me la foto. No he anat a visites d'infraestructures que he anat fent el seguiment per fer-me la foto. Ja entenc que vostès, com que estan en aquesta dimensió TikTokera de la política, s'hagi centrat en aquesta qüestió. Però, en qualsevol cas, el meu únic interès en totes les visites és entendre bé quin és el problema, veure com evolucionen aquestes infraestructures, i així ho continuaré fent.

(*Veus de fons.*) I el secretari Nadal –s’ha aix..., la pantalla– els hi donarà resposta d’algunes altres qüestions específiques.

El secretari de Mobilitat i Infraestructures (Manel Nadal i Farreras)

Sí. Bé, si un cas, hi ha un tema que el senyor Vergés sempre planteja i a mi em sembla que és important explicar, que és... El senyor Vergés diu: «Home, per què no assumeix Ferrocarrils la gestió de Rodalies?» Home, perquè són dos mons diferents. És a dir, Renfe té 2.500 treballadors a Catalunya, 1.136 quilòmetres, 203 estacions. Ferrocarrils té 189 quilòmetres, vuitanta-una estacions. És evident que, quan hi ha un gran i un petit, la fusió no és una fusió que afavoreixi el petit i que el petit mani sobre el gran. Sempre és que el gran mana sobre el petit.

En aquest cas, l’absorció de Rodalies per part de Ferrocarrils produiria que, en el fons, la veritat, fos Rodalies que manés sobre Ferrocarrils. I ferrocarrils en aquests moments té una feina molt important a fer a Catalunya, i l’està fent bé. Però, a sobre que està fent una feina i l’està fent molt bé, està ampliant el que feia fins ara. Se li ha encarregat la gestió de l’R-aeroport, la línia de rodalies que anirà a l’aeroport; un món completament nou.

És a dir, Ferrocarrils fins ara operava només en vies pròpies i en vies que només hi era ell. Podia fer-ho com volia. Ara, quan vagi a l’aeroport, haurà de passar pels túnels de Barcelona, amb tots els problemes que suposa passar per un túnel amb la saturació que té, en el qual hi ha mercaderies, en el qual hi ha regionals, etcètera, etcètera. Per tant, té un repte molt important, Ferrocarrils, que és assumir la gestió de l’R-aeroport. I ho farà, i ho farà bé. Però deixem que es pugui dedicar a això. No el distraiem a absorbir Rodalies, que prou feina tindrà a fer el que ha de fer. Rodalies de Lleida, un altre repte. De moment, les rodalies de Lleida encara està les operant Rodalies, perquè Ferrocarrils va comprar trens. N’ha encarregat quatre. Ja arribaran. Quan arribin, començaran a operar Rodalies de Lleida. Però, per tant, Ferrocarrils ho fa bé. Té uns estàndards que són els que volem que tinguin Rodalies, però de moment fem que Ferrocarrils es dediqui a la feina per la qual es va crear i per la qual està funcionant i estan fent les coses molt..., jo diria molt i molt bé i molt adequadament.

L'altre tema que volia explicar, perquè té a veure amb el que diu el senyor Vergés, però també ho ha dit el senyor Cornellà, que a mi em sembla que també val la pena remarcar-ho. El corredor de rodalies l'ha explicat, tots els acords financers. Però el senyor Cornellà ha vingut a dir unes coses que jo crec que no són ben bé exactes, diguem-ne. És a dir, hi havia un contenciós entre el Govern d'Espanya o Renfe i la Generalitat, perquè, com aquí s'ha dit, durant molts anys ningú va firmar el contracte programa. La consellera Capella ho ha dit. Diu: «Escolta'm, el 2010 es van traspasar les rodalies.» Del 2010 fins que ella o el Juli Fernàndez van començar a ser consellers, no es va firmar el contracte programa. I és la consellera Capella que diu: «Ep!, tu, aquí tenim un problema. L'hem de resoldre.» I es resol, amb els acords de la CMAEF.

I no solament resolem o es resol, i després continuem el que s'havia d'haver pactat anteriorment en els contractes programes que tot aquest reguitzell de consellers que la consellera no ha volgut anomenar hi havia. Ningú va fer-ho, fins que arriben Fernàndez i Capella. Es resol el deute del passat i aconseguim, a més, o aconseguen, i ara aquest any també s'ha confirmat, que els encàrrecs que feia la Generalitat a Rodalies de més coses –per exemple, Rodalies de Lleida o més freqüències dels trens que van cap a Ripoll, etcètera. Doncs això també ho paga l'Estat. Bé, jo crec que és un gran acord. Tenim el comptador a zero, no devem res. I, a més, recordem-ho, senyor Cornellà, Renfe havia guanyat els contenciosos, eh? Renfe havia guanyat els contenciosos contra la Generalitat. La Generalitat havia d'haver pagat. I gràcies a la negociació de la consellera Capella això es va resoldre, que quedi clar, eh?, perquè a mi em sembla que això és important.

Llavors, per acabar el que estic dient, a mi em sembla important remarcar, com ha dit el conseller en la seva intervenció, que estem en una situació d'un país que està creixent, que estem passant dels 6 milions de fa molts anys als 8 i amb perspectiva de 9-10, i el país s'ha de preparar. Ell ha explicat com ens estem preparant. Jo voldria donar algunes notes, diguem-ne, de coses molt concretes que s'estan fent, no exactament en l'àmbit de Rodalies, però sí que en l'àmbit d'inversió ferroviària, però que són molt i molt i molt importants.

La inversió en la línia 9 que s'està fent, 1.000 milions d'euros... Bé, en aquests moments, la línia 9 només porta 30 milions de passatgers –només 30 milions de passatgers. Quan s'acabi aquesta inversió, passarem de 30 a 113. És vital fer aquesta inversió: 80 milions més de passatgers a la línia 9.

La línia 8 de Ferrocarrils, aquesta sí que és una línia que ve des de Manresa i des d'Igualada i llavors, quan entra pel Baix Llobregat... I ara, amb la prolongació, arribarà fins a Gràcia. Doncs la línia 8 de Ferrocarrils, en aquests moments, porta 23 milions de passatgers. Amb les obres, quan arribem a Gràcia en portarem 64: 40 milions més de passatgers. Per explicar que això, 80 més 40, són 120 milions de passatgers. Rodalies de Catalunya en aquests moments en porta 117.

És a dir, que s'estan fent obres per afavorir la mobilitat de la gent. Perquè, com aquí es deia, i ho ha dit la consellera també, els grans reptes que té aquest país en aquests moments són l'habitatge i la mobilitat. I han d'anar estretament

Fitxer 10i11CTH20

l·ligats. Per tant, Catalunya necessita poder fer aquestes inversions en rodalies. Tot el pla de rodalies que s'ha anunciat, que s'ha explicat; l'ampliació que en aquests moments s'està negociant i que tindrem a final de juliol, i les inversions en ferrocarrils, en metro, en tramvia i inversions ferroviàries. I discutirem si hem de fer altres tramvies.

Aquest senyor, que no té cap voluntat de fer cap tramvia, acaba de negociar amb el Govern d'Andorra a fer un conveni per fer un estudi, un tramvia, entre la Seu i Andorra. Bé, per tant, no seré tan contrari a fer estudis.

El president

Molt bé. Moltes gràcies, senyor Nadal. I ara, seguidament, tornariem a fer la segona ronda. Recordin que han parlat de cinc minuts i... Perdó. Tres minuts. (*Veus de fons.*) Tres minuts. Tres minuts i després tancaríem, per deferència amb la consellera..., una breu intervenció per finalitzar la comissió.

Per tant, senyor Vergés quan vulgui.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé. Doncs gràcies, president. Mentre parlava jo en la meva primera intervenció, anava escoltant aquí la senyora Capella i el senyor Cid, que reien amb complicitat amb la consellera. En fi, és el tripartit al que ens tenen acostumats. Jo ho entenc. Entenc els nervis, eh? El senyor Cid... Des del 2020 vostès formen part del Govern espanyol, estan asseguts al Consell de Ministres i, per tant, entenc que aquests nervis... Vostè se sent còmplice d'aquest desgavell, d'aquesta vergonya que vivim en les rodalies de Catalunya, no?

I també entenc els nervis en el sentit de que els hi han colat una un traspàs que no és un traspàs. I ho he dit abans, és un mal pas. Perquè, fixin-se, els hi donaré cinc dades que són dades, que no són opinions. L'empresa aquesta mixta que a vostès els hi han colat és una filial del Grupo Renfe. No és una opinió, això serà així. Serà una filial del Grupo Renfe; U. Dos: la Generalitat de Catalunya hi serà en minoria, en l'accionariat; una altra dada. Tres: hi haurà dret de veto, perquè es necessita majoria qualificada, per a aquelles decisions estratègiques que calgui prendre per part de l'Estat espanyol. Dret de veto per part de l'Estat espanyol, tercera dada. Quarta: qui operarà el servei serà Renfe. Això ha dit la consellera diverses vegades. Renfe, eh?, seguirem tenint Renfe d'operadora. Enhorabona! Cinquena dada: la titularitat de l'única línia que de moment s'ha posat sobre la taula perquè sigui traspassada, que és l'R1, s'ha reconegut després d'aquesta vaga de biaix polític que hem patit o que vam estar a punt de patir les últimes hores. És igual si les patim o no les patim perquè, al final, el servei segueix sent igual de deplorable. Aquesta línia R1 seguirà sent titularitat d'Adif. Per tant, aquesta és l'empresa que vostès, el tripartit, han pactat, han acceptat. I, per tant, entenc perfectament aquests nervis.

El senyor Riba em deia que nosaltres no aportem més enllà de denúncia. Home, jo li... Recuperi, si de cas, avui, si vol, en el canal de YouTube del Parlament o al 3/24... Em sembla que estem en directe en el 3/24. I podrà veure que, precisament, hem definit molt bé quin és el nostre model de traspàs. Davant d'aquest desastre que els hi acabo de definir, nosaltres el que tenim és autoestima com a catalans i el que demanem és que es vagi de la mà de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. I, senyor Nadal, si cal enfortir –ho he dit– Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya,

i tant que sí, eh? Però amb aquest model, amb el model de ferrocarrils, amb el model també d'Ifercat. I a partir d'aquí, al llarg d'aquesta legislatura, en tres anys, poder absorbir les línies, el material fix, el material mòbil, els recursos humans.

A més a més, no es preocupi, perquè el que cal... Amb la liberalització que va marcant la Unió Europea, el que cal és tenir talent propi i uns grups de gent aquí que des de l'Administració tinguin el control de la infraestructura i de l'operació. Per tant, no es preocupi. Des d'aquí ho podem fer i ho hem demostrat. I vostè posava l'exemple de que Ferrocarrils operaria la línia de l'aeroport i operaria la línia de Lleida. Això, si es fa, serà gràcies a nosaltres, a Junts per Catalunya. Som nosaltres qui vam provocar això. I aquí vam fer, sí, que es pugui operar des de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en vies que segueixen sent titularitat d'Adif. Per tant, no s'apropiï d'això. En les propostes de resolució del monogràfic de Rodalies de la setmana que ve veuran, senyor Riba, no es preocupi, totes les nostres propostes en aquest sentit perfectament detallades.

I fer una reflexió. En un país de 8 milions d'habitants, que hi hagi nou plataformes ciutadanes, que són les que estan convocant aquestes mobilitzacions de dissabte, a les quals nosaltres, evidentment, doncs, ens hi afegirem, jo crec que és un element que els hauria de fer reflexionar de quin país tenim en aquest sentit, pel que fa als trens.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputat Vergés. I ara la diputada Capella, en nom d'Esquerra Republicana. Quan vulgui.

Ester Capella i Farré

Moltíssimes gràcies. Doncs aquí no farem el llistat del que hem aconseguit cadascú, però jo els hi diré una cosa: el traspàs de Rodalies no només és l'única solució, que, sinó, és la solució. El traspàs de Rodalies és la solució a la xarxa, a una xarxa ferroviària potent a Catalunya governada des de Catalunya. És així. I el temps donarà i traurà raons a les expressions i a les utilitzacions que es fan de les coses.

Per tant, escolti, temps al temps. Alguns s'hauran d'empassar algunes d'aquestes paraules.

Perquè també fa gràcia sentir determinades expressions venint de la mà d'aquells que han governat pràcticament trenta-cinc anys al Departament de Territori dels darrers quaranta-cinc anys. Per tant, doncs, mirin, nosaltres estem per sobre de tot això en la defensa de l'interès públic, l'interès general, que no és un altre que el garantir el dret a la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes i no prioritzant els interessos de part ni els interessos privats, ni tampoc les privatitzacions dels serveis. Aquí vostès, alguns de vostès, no ens hi trobaran. Per tant, faig aquest primer apunt a peu de pàgina.

El traspàs serà una realitat. El traspàs serà efectiu i alguns hauran de rectificar, doncs, els seus posicionaments. Per què el traspàs és l'única solució possible? Doncs perquè vertebrar el país, equilibra territorialment el nostre país i garanteix l'equitat del conjunt dels ciutadans. I més enllà dels focs d'encenall i de les propostes màgiques, la possibilitat que tenim és avançar amb un traspàs que sigui segur, que sigui irreversible, amb independència dels governs que hi hagi a l'Estat i, per tant, garantir que cada pas que fem no es torni a endarrerir. Per tant, en això Esquerra Republicana serà vigilant. Estarem atents i farem servir totes les palanques de força que tenim. Però no ho deixaré de dir i demanar-li, consellera, com li he dit.

És evident qui és el responsable de la, en fi, incompetència en la gestió del caos de rodalies. No és una altra i té noms i cognoms: Renfe, Adif i, per extensió, l'Estat en la planificació i en la inversió tardana i no executada. Per tant, els responsables estan perfectament identificats. S'ha d'exigir i se'ls hi ha de demanar explicacions i que assumeixin responsabilitats, perquè, si no ho fan, i si no ho fa així, consellera, al final, vostè acabarà assumint unes responsabilitats que no li pertocuen. Per tant, jo li demano de nou: exigeixi responsabilitats. Jo ja sé que vostè té una altra manera de funcionar i, per tant, li respecto. Però, clar, al final, vostè s'acabarà convertint en la responsable política de les responsabilitats d'Adif, de Renfe i del ministeri. Perquè les tenen. I en aquest cas, quan vostè demani responsabilitats, està defensant el conjunt dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya, que han estat maltractats de forma

sistemàtica per Renfe, per Adif i pel Ministeri de Transports. En aquest cas, a l'últim que li toca és al Ministeri de Transports i, per tant, Transports i Mobilitat Sostenible.

Moltíssimes gràcies.

El president

Gràcies, diputada Capella. I, seguidament, té la paraula el diputat, en representació del PP, el senyor Huguet.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltíssimes gràcies. Després d'aquesta pica..., a veure qui és més dels dos partits que han governat aquí a Catalunya... Escolti'm, miri, consellera, me'n vaig molt més preocupat de lo que venia. I de veritat que jo venia aquí a escoltar i a veure com ho podríem solucionar i a...

Miri, és el pla, el pla 2030, eh? Això és un document del ministeri. Quatre mil sis-cents vint-i-dos euros d'actuacions d'inversió immediata, eh? –inversió immediata. I, escolti, em deixa molt preocupat perquè el meu company del Partit Socialistes i vostès no s'ho han parlat abans, perquè fa un moment acaba de dir que el 2022 hi havia, d'aquest pla, un cinquanta-vuit per cent executat el 2022. És lo que vostè ha dit, vull dir, dos mil i escaig milions d'euros. I ara vostè ha dit que era un cinquanta-sis per cent a 2024 lo que havia executat. Escolti'm, vull dir, jo crec que potser... *(Veus de fons.)* No, no. Bé, doncs ja em direu quin percentatge.

Però és igual. Lo important de saber quin és el percentatge executat és per fer un diagnòstic de lo que està passant. Si això ja s'ha executat i estem així, és que això no servia per a res. M'entén? Sí això s'ha executat i estem en un caos, és que el pla era erroni. Hem de fer un altre pla. Si això no s'ha executat, és que hem d'executar-lo. Vostè em diu que s'ha executat un cinquanta-sis per cent de lo que eren actuacions immediates. Potser lo que ha passat és que el Partit Socialistes, que governa l'Estat i ara governa aquí a Catalunya, no ha executat lo que era el pla, la solució per a les rodalies de Catalunya.

Potser... Vostè em deia: «No és que ja ho inclouen perquè té afectació a Rodalies...». Però, a veure, sí, però el pressupost dels 6.000 milions en els deu anys i els 4.000 d'actuació immediata no inclouen aquest... Aquest pla no inclou ni el

desviament de Vandellós ni el túnel de Roda, perquè va amb el pla del corredor del Mediterrani. Per tant, els imports que s'han invertit en això no es poden atribuir aquí. Per tant, escolti, volem ajudar, però la transparència és fonamental perquè nosaltres puguem ajudar. I l'únic que demano és transparència. Escolti, volem saber la veritat. Quin és el nivell d'inversió d'aquest pla? I altres plans que hi hagi el corredor del Mediterrani, que és un altre pla, però no ajuntem les coses. Per tant, lo que li demanem és que ens digui la veritat per saber quina és la diagnosi de què està passant en aquests moments a Rodalies.

Ens hagués agradat que ens hagués explicat més plans temporals, saber quan la informació..., quan vostès tindran canals; aquests canals, que anuncien nous canals d'informació, quan estaran en funcionament. Perquè, escolti, li repeteixo lo que li he dit abans: Ciutadans ho han fet amb [#11.34] en pocs dies, doncs la Generalitat, amb tota la capacitat que té, és molt probable que pugui, també, fer un sistema d'informació fiable en pocs dies. I si no ho pot fer, doncs, llavors, vull dir, plantegin lo que estan fent.

Moltíssimes gràcies.

El president

Gràcies, senyor Huguet. I, seguidament, el senyor Bello en representació de VOX. Si vol fer ús de la paraula...

Andrés Bello Sanz

Sí; gracias, presidente. Bueno, pues en esta réplica de la *consellera*, más de lo mismo. La verdad es que tampoco nos ha aportado grandes novedades. Lo único a destacar es que no se han leído una serie de actuaciones que van a hacer el Estado y la Generalitat. Bien, vale, pues las hemos escuchado, ¿no?

Yo quiero insistir en dos preguntas que le he realizado, que no me ha contestado. En una de ellas le preguntaba por los acuerdos con la parte social y qué ha cambiado respecto a la situación anterior, y su respuesta ha sido: «Pues léase el acuerdo.» Hombre, pues ya me lo he leído. Pero, vamos, también podemos decir lo mismo del plan de infraestructuras, ¿no? Lo podemos leer, pero usted está aquí para otra cosa, ¿no? Todos sabemos leer e interpretar un powerpoint. El diputado de Junts, pues,

ha hecho también algunas preguntas al respecto. Yo, pues nada, estaré atento a la respuesta que le da a él, que me dará por contestado si le responde.

Y, luego, la segunda pregunta que el hecho es que, cuando se ha referido a las transferencias de las cercanías, ha hablado de la soberanía catalana. Le he hecho una pregunta muy sencillita, ¿no?, No sé si... Saber si lo ha dicho conscientemente o ha sido un lapsus. Tampoco pasa nada. Digo: «Ha sido un lapsus, pido disculpas.» O: «No, sí, efectivamente. Soy una firme defensora de la soberanía catalana.» No sé, dígaselo a los ciudadanos. Nada más. Es fácil de contestar. ¿Sí o no?

El president

Gràcies, senyor Bello. I ara, seguidament, el senyor Cid, en representació dels Comuns.

David Cid Colomer

Sí, gràcies. Miri, jo crec, consellera, que segurament als usuaris a les plataformes i també la gent que està escoltant-nos des de casa la veritat és que els retrets que ens puguem fer entre els diferents grups parlamentaris crec que els interessin més aviat poc.

Jo li agafo la paraula. Vostè deia, m'ha semblat entendre, si no, em desmenteix, que fixava un horitzó, que era aquest 2025, no? I, per tant, quan siguem capaços d'acabar totes aquestes obres que vostè situava, que tenim pendants de resoldre de manera immediata aquest 2025. Jo li agafo la paraula. També li demanarem que torni abans d'acabar l'any per saber on som, també. Crec que val la pena que anem fent un seguiment estricte, però sí que insisteixo amb el que li deia: calen horitzons. M'ha semblat entendre que vostè situava un horitzó a curt termini i un horitzó a mitjà termini amb aquesta temporalitat 2025-2030.

Però ha de saber que la paciència –i jo li deia abans– de la ciutadania estan en un moment jo diria crític i límit. I jo crec que no podem esperar a finals de 2025 per coses que crec que són tan tan tan tan de mínims com el que li deia jo d'un sistema d'informació clar i immediat. Perquè no serveix de res posar més gent a les estacions si, quan li pregunta a la gent a les estacions, la resposta és «és que jo no sé què està passant». I això és el que es troben milers de ciutadans quan... Hem anat a

l'estació i es troben persones, no?, que intenten fer bé la seva feina i que intenten donar resposta a situacions molt complicades, però que realment no tenen la informació directa. Per tant, jo li deia: horitzó, li agafem la paraula, però hi ha coses que no poden esperar...

Fitxer 10i11CTH21

...que és, com a mínim, una informació de mínims.

I el tercer element. Miri, jo crec que li ha traït el subconscient, en aquest cas, al secretari de Mobilitat, que parlava del senyor Macias com el coordinador del Pla Rodalies. Jo crec que cal un comandament polític. No n'hi ha prou amb l'oficina tècnica. Jo crec que hi ha d'haver algú, en aquest cas, amb l'autoritat política, per dir-li a Adif què sí, què no. I amb quin ritme i quan no. I això jo no sé si és l'oficina tècnica. Fins ara, l'oficina tècnica existeix, ja hi ha una persona, en aquest cas, que depèn de Ineco, teòricament, encarregada d'aquesta funció, com a mínim, d'anar fent el seguiment del Pla Rodalies. Exacte. Jo el que dic és que ha d'haver-hi algú que mani. Ja m'entenen. Algú que li digui Adif «fins aquí», o «més ràpid» o «més lent». I després també deia —per acabar amb dos elements més—: la planificació. Miri, jo, amb tot allò que vulguin invertir en Rodalies o, en aquest cas, en ferrocarrils a Catalunya, nosaltres, *vamos*, els primers. Els primers.

També hi aprofito —ja que en parlava també el senyor Nadal, celebro també, evidentment, la seva aposta per aquest tren-tram entre Andorra i la Seu—: publiquin els estudis que tenen pendants en els trens-trams. Publiquin. I, en tot cas, vostès, que són de comarques gironines, apostin per fer algun quilòmetre de ferrocarril a comarques gironines. Apostin pel tren-tram, en aquest cas, de comarques gironines, que sé que aquest... Quan deia que a vostè alguns trens-trams no li agraden, era aquest.

I, finalment, miri, senyor Vergés, ja li dic, a mi els seus acudits de barra de bar la veritat és que em preocupen zero. Zero. Nosaltres defensarem el traspàs. I si tan dolent és el traspàs, ens expliquin vostès per què han col·locat algú al consell d'administració de Renfe, que l'ha col·locat Junts per Catalunya.

El president

Molt bé, moltes gràcies, senyor Cid. I a continuació té la paraula el senyor Cornellà en representació de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, davant de propostes i arguments, quina rèplica més que trista, consellera, utilitzant la seva demagògia volent-nos assimilar amb altres partits. També li diré que la seva rèplica és més pròpia d'Aliança Catalana o de VOX, assenyalant i sense respondre res del que li dic. I això, utilitzant la mateixa argumentació que ha utilitzat vostè amb la rèplica davant de propostes i argumentació.

El senyor Nadal, ja el coneixem també; ens barreja naps i cols amb la seva contesta fent, clarament, demagògia. Una cosa és la xifra anual per pagar el servei de Renfe i una altra cosa són els deutes derivats dels plans d'acció posteriors. El senyor Macias n'havia diferenciat molt bé, però vostè no. I l'Estat porta incomplint des del 2010. I això és una realitat, i amb la complicitat dels governs d'aquí, que no han fet la feina. Crec que ho he dit sobradament també durant la nostra intervenció que la CUP ni estem d'acord amb el que s'ha fet des de la Generalitat, els Governos de la Generalitat, ni estem d'acord amb els incompliments del Govern de l'Estat espanyol, que són constants. Però vostès continuïn defensant a Renfe, continuïn defensant a Adif. Suposo que ja saben l'acudit, no?, que explica Renfe, que diuen que el noranta per cent dels trens arriben puntuals a Catalunya. Bé, suposo que ja saben per què dic que és un acudit, perquè una entitat com «Perquè no ens fotin el tren», de l'R3, ha hagut de ser qui demostrï amb dades que el noranta per cent són impuntuals. I això, aquesta és la realitat que tenim aquí i aquesta és la realitat que vostès no afronten ni pensen afrontar, sembla. I el més greu és que vostès en tenen la titularitat del servei des del 2010. I una de les poques competències que tenen és fiscalitzar el compliment del servei i sancionar l'operador si no es compleix. I vostès poca cosa han fet amb aquest tema o, si més no, no ens l'han explicat.

Bé, nosaltres, aquest dissabte 22 de març, a les 12, estarem al costat de totes les entitats del territori que han decidit passar de la resignació a la mobilització i que han convocat a la ciutadania per un servei ferroviari digne per a tothom. Nosaltres

estarem al seu costat, sigui a Tarragona, a Lleida, a Tortosa, a Valls, a Figueres, a Segur de Calafell, a Cardedeu, La Garriga o Molins de Rei. I això sí que és una realitat, consellera, que la gent n'està farta i vol solucions. I les vol al més aviat possible i vol informació. Vol informació de quan no passa un tren, no vol codis QR, vol informació. I la vol ja, perquè és indecent que Renfe està robant la vida als usuaris, Adif hi col·labora i el Govern de l'Estat espanyol i el Govern de Catalunya en són còmplices.

El president

Moltes gràcies, senyor Cornellà. I ara, en nom d'Aliança Catalana, té la paraula la diputada senyora Soberana.

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, president. Malgrat que ens van vendre el traspàs de Rodalies com un fet molt excel·lent, ha durat poc. Ahir vam rebre la notícia de que aquesta excel·lència s'ha convertit en fum. Esquerra, en boca del senyor Junqueras, gosa a dir que el traspàs queda íntegre després dels acords dels governs català i espanyol. Pel que diu, la nova empresa mixta de Rodalies depengui de Renfe, o sigui, de l'Estat i no de la Generalitat. Malgrat el traspàs el van signar amb els socialistes, no ho preveu així. Ens diuen que s'han donat un marge de temps, que no volen confrontar els drets dels usuaris i els drets dels treballadors. Una enganyifa més de les que ja ens tenen acostumats. I ens segueixen mentint dient que, si no compleixen amb el pacte, no hi haurà pressupost per al 2026. O sigui, que han signat un traspàs en unes condicions que no es compliran i vostès pretenen que ens ho creiem? És prou evident que el que van signar queda en paper mullat, que aquest traspàs no es produirà i que l'*Estado* tindrà, com sempre, l'última paraula en totes les decisions. Tenim un Govern que segueix agenollat i al servei del que diu el *Gobierno de España*. Tot en ordre. Deixin de vendre fum. El que és més important, deixin de fer el ridícul i jugar amb els nostres usuaris, que patim el seu mal govern dia rere dia. I consellera, fent referència a la seva resposta, quan no hi ha arguments, es respon amb adjectius i acusacions. Una bona excusa per no assumir la seva responsabilitat. Gràcies.

El president

Gràcies, diputada. I per acabar, diputat Riba, té la paraula.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies president. Bé, gràcies de nou, consellera, per les declaracions addicionals de la seva segona intervenció. També al secretari de Mobilitat. Per acabar, volem posar de manifest, a veure... Governar és decidir, prendre decisions, sovint difícils, i procurant fer-ho en base a diagnòstics acurats que permetin que les decisions resultin a fi de bé. També és assumir responsabilitats, a vegades més grates, altres menys. I volem agrair i reconèixer que la consellera avui hagi fet exactament això: donar explicacions i assumir les responsabilitats de la situació actual, encara que sovint impliqui assumir les responsabilitats també sobre la concatenació de responsabilitats pretèrites de les quals, diguem-ne, o sobre les quals estem en aquests moments patint-ne conseqüències. Però, en qualsevol cas, no ens volem aturar en això, sinó en aquesta també voluntat d'assumir les decisions per executar i entomar les solucions per crear la solució i treballar en el sentit, com deia, amb feina, amb esforç per cercar arreglar Rodalies. Malgrat és una tasca difícil, entenem que s'estan prenent les decisions en la línia adequada, en la línia correcta, per tal de que això tingui efectes i resultats. I em refereixo a l'execució del Pla d'Inversions 2030 amb la seva actualització del 26, endavant, i el Pla Estratègic 25-30, que ha de permetre continuar executant les inversions per resoldre o millorar el problema d'avui i a mitjà i llarg termini per a aquesta Catalunya dels 8 i dels 10 milions del futur. Implica també la solució, forma part de la solució aquest horitzó del traspàs, element bàsic. Volem i entenem que ha de ser progressiva i ordenada, i, com s'ha fet referència, amb aquestes tres parts que ja estan en via, en algun cas executades i complimentades: el traspàs de les qüestions econòmiques, el traspàs de la infraestructura i el traspàs de l'operadora, amb aquestes qüestions essencials. La decisió es prendrà des de Catalunya, el respecte al dret dels treballadors, per tal de que tinguin aquestes garanties cobertes i, en tot cas, fixant la mirada en aquest horitzó que, entenem, en el qual estem avançant i que ha de permetre millorar aquesta situació avui manifestament millorable, però que, venim d'on venim, l'important és cap a on anem.

Moltes gràcies.

El president

D'acord, diputat Riba. I ara, per acabar, la consellera, si vol fer ús de la paraula.

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

Sí. Li agraeixo al president aquesta oportunitat de tancar la compareixença. No ara entraré en la resposta perquè no els donaria l'oportunitat. Tindrem el Ple monogràfic per continuar-ne parlant. En qualsevol cas, també sàpiguen —m'ho deia el comissionat de Rodalies, el secretari sectorial, el senyor Nadal— que totes aquelles informacions específiques que vulguin abans del Ple després del Ple monogràfic, les portes de la Conselleria estan obertes i poden demanar-nos reunions, que així ho farem. Només per resumir: millora en les infraestructures, millora del material rodant, millora en la informació en l'atenció i en la seguretat i una millor governança. Tenim els peus a terra, som conscients del problema. Esgarrapem solucions a cadascuna de les actuacions. Hem iniciat canvis a tots els nivells que els hi estic dient. Tenim al cap la millora integral de tot el sistema. Estem aportant inversions estructurals crucials, també de planificació amb aquest horitzó de temps que en demanaven. Hi ha grups que han aconseguit avenços claus en competències per al nostre país. Ho aplaudim, però aquí també n'hi ha una, com en d'altres àmbits, hi ha hagut. El traspàs es produirà, el traspàs serà una realitat i el govern de Rodalies serà català.

Moltíssimes gràcies i ens veiem, si no abans, en el Ple monogràfic.

El president

Moltes gràcies, consellera Paneque. També les gràcies al senyor Macias i el senyor Nadal.

S'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...