



Intervenció del president de la Generalitat, José Montilla, a la sessió plenària al Parlament de Catalunya

14 de novembre de 2007

1. INTRODUCCIÓ

Senyor President, senyores i senyors diputats

El motiu

Comparec davant la Cambra en una compareixença demanada per CiU, que es fa perquè els grups del Govern li donen suport. Si no li haguessin donat suport, aquesta compareixença no es faria avui.

Comparec per informar i donar compte de les incidències produïdes el passat dia 20 d'octubre a les obres del tren de l'alta velocitat, a l'alçada de Bellvitge, a pocs kilòmetres de la seva entrada a Barcelona, com a conseqüència de les quals es va produir la suspensió dels serveis de transport d'unes línies de RENFE i d'un tram de una línia de Ferrocarrils de la Generalitat.

En la meva intervenció els parlaré de les actuacions que s'han dut i s'estan duent a terme des dels diferents nivells de l'Administració per resoldre els efectes d'aquestes incidències, per pal·liar les repercussions que han tingut a tots els nivells, i per al restabliment del servei ferroviari amb total normalitat.

Primer un reconeixement als ciutadans

Però abans que cap altra consideració voldria referir-me una vegada més als ciutadans i ciutadanes usuaris especialment del transport ferroviari de Rodalies, i regionals de Renfe i també dels Ferrocarrils de la Generalitat. Ells especialment són els primers que més directament estan patint els efectes d'aquests incidents.

Uns incidents que han suposat un daltabaix per a molts milers de treballadors i treballadores, estudiants, i passatgers en general. A tots ells **he demanat i demano de nou disculpes en nom propi i del govern de Catalunya**. També ells han hagut de prendre mesures extraordinàries en les seva vida quotidiana.



Per això, novament, des d'aquesta tribuna, a més de reiterar la petició de disculpes, **vull expressar el meu reconeixement sincer. Reconeixement per l'elevat grau de civisme, comprensió i adaptació a les circumstàncies adverses que en tot moment han demostrat i demostren.**

Entenc aquesta mostra de civisme com un **signe de maduresa de la nostra societat i també com una exigència als poders públics.** Crec, sincerament, que intentar equiparar el comportament assenyat de la ciutadania amb una mostra de resignació o d'impotència, és erroni i injust.

Per al Govern de Catalunya, el civisme i la maduresa democràtica condueixen, com dic, a l'exigència de responsabilitat per part de l'Administració. I és aquesta responsabilitat la que, com explicaré a continuació, hem assumit en tot moment, tot i que no gestionem encara rodalies ni les obres de l'AVE que han provocat els incidents.

Però quedi dit, d'entrada, que per a mi com a President i per al govern de la Generalitat en el seu conjunt, cada dia suposa una nova lliçó de civisme i un grau més de compromís amb la societat catalana.

La suspensió decidida el dia 20 d'octubre ha provocat molèsties importants a més de 150.000 ciutadans que utilitzen quotidianament els serveis públics ferroviaris, per desplaçar-se entre Barcelona i diferents municipis de la primera i la segona corona metropolitanes, fonamentalment. També, encara que en nombre menor, als viatgers de línies regionals i de llarg recorregut que transiten per les vies afectades.

Des del primer moment vaig fixar la prioritat

Des del mateix moment que es produí l'incident, el Govern de la Generalitat va fixar clarament la necessitat de prioritzar la seguretat dels viatgers i dels treballadors de les obres, així com el restabliment diligent i fiable dels serveis de mobilitat.

I es va supeditar qualsevol altra acció a l'assoliment i garantia d'aquests objectius. Jo mateix vaig fer pública aquesta ordenació de les prioritats, en declaracions fetes a Cervera, el mateix dia dels fets, poques hores després de conèixer l'incident.

La primera preocupació que, com dic, fou la seguretat dels viatgers i dels treballadors, era absolutament òbvia. Però vaig voler deixar clar, també des del primer moment, que per al govern de Catalunya era molt més important el



restabliment del servei de rodalies en condicions que la continuació de les obres de l'alta velocitat que havien estat les causants de l'incident.

Aquesta ha estat i segueix essent la nostra obligació més immediata.

Aquesta va ser i és la prioritat marcada pel Govern de la Generalitat i feta seva pels representants del Ministeri de Foment, de Renfe i d'ADIF, orientant les decisions preses, a partir del moment que es van produir els fets, en el marc del Centre Coordinador de l'Operació Ferroviària de Barcelona, el CECOF.

Aquesta ha estat també la prioritat que els alcaldes dels municipis afectats han assumit com a pròpia i que van expressar a la reunió mantinguda amb el President del Govern espanyol i jo mateix acompanyat del conseller Nadal.

Des del primer moment, el Govern de la Generalitat va reclamar que l'Administració de l'Estat assumís les seves responsabilitats, tant pel que fa als incidents, com pel que fa a les actuacions conseqüents en l'establiment de sistemes alternatius de transport, com pel que fa a les actuacions a la zona afectada.

En ocasió de la seva visita a l'àrea afectada, realitzada el diumenge 28 d'octubre, així com en declaracions posteriors, el President del govern espanyol, José Luís Rodríguez Zapatero, va manifestar ben clarament que assumia aquesta responsabilitat, va reconèixer els errors comesos en l'execució de les obres del tren d'alta velocitat i va fer seu l'ordre de prioritats que jo mateix –com acabo de dir- havia fixat públicament el dia de l'incident causant de la suspensió del servei.

El Govern de la Generalitat hi ha estat implicat

Tanmateix, més enllà i per damunt de l'exigència d'assumpció de responsabilitats, el govern de Catalunya i el seu President han considerat que s'havien de buscar solucions basades en la col·laboració i la cooperació institucional:

- perquè era un incident que afectava un servei públic bàsic a Catalunya,
- perquè comportava problemes i molèsties per a desenes de milers de ciutadans i ciutadanes de Catalunya, la major part d'ells sense una possible alternativa al transport públic col·lectiu,
- perquè, com hem dit reiteradament, cap problema que s'esdevingui a Catalunya pot ser aliè al seu govern.
- I perquè una cosa és que exigim responsabilitats a qui correspongui, per unes obres i un servei que no és competència nostra. I una altra, ben diferent, és que el govern de Catalunya ha d'assumir -i ho fa en tot moment- la seva



responsabilitat general, en tant que govern del país davant la ciutadania de Catalunya. Una cosa no és incompatible amb l'altra.

Avui, doncs, comparec en aquesta sessió parlamentària per informar al Parlament de les causes que han motivat la suspensió parcial d'unes línies de transport bàsicament de rodalies i regionals a l'àrea metropolitana de Barcelona, de les conseqüències que ha tingut aquesta suspensió, dels dispositius d'atenció a la ciutadania que s'han organitzat i de l'actuació que s'està duent a terme a la zona de les obres per garantir, com deia, la seguretat de les obres i el restabliment del servei.

2. ELS FETS

Repassem, molt breument, els fets:

El 20 d'octubre passat, a les 9:35 del matí, un conductor de Ferrocarrils de la Generalitat, Ferrocarrils que ja estaven sobre alerta, va detectar el moviment d'una pantalla del túnel que es troba just a sota de la línia de rodalies de superfície que comunica Barcelona i Vilanova i la Geltrú, i a sobre de les obres de la futura línia de l'Alta Velocitat. És a dir, en un punt de la xarxa ferroviària (el punt quilomètric 301 – 420¹ de l'obra de l'AVE, que correspon amb el punt quilomètric 674 - 089 de la xarxa de Rodalies) on es creuen les línies de rodalies utilitzades per Renfe, les de Ferrocarrils i les de l'alta velocitat.

Atenent al risc que suposava aquest moviment, es va suspendre immediatament la circulació dels Ferrocarrils pel túnel i també per les dues vies de Rodalies que transcorren en superfície.

Aquell mateix dia, es varen paraitzar les obres de construcció de la línia d'alta velocitat en el tram afectat.

Des del moment de la suspensió, el mateix dia 20, van quedar sense servei les línies C-2 Sud i C-10 de Rodalies, així com l'entrada de la línia Llobregat-Anoia dels Ferrocarrils de la Generalitat a Barcelona. També es va limitar parcialment el funcionament de la línia C-7.

¹ La primera xifra indica els kilòmetres (301), mentre que la segona indica els metres (420).



3. EL DISPOSITIU D'ATENCIÓ A LA CIUTADANIA

La suspensió del servei ha comportat molèsties notables a molts milers d'usuaris de les línies de rodalies afectades, sumant els de les dues companyies operadores, Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat.

Amb l'objectiu de pal·liar aquestes molèsties, es va establir (i s'ha anat millorant progressivament) un dispositiu d'emergència que ha permès:

- poder garantir la mobilitat,
- donar la màxima informació possible, en cada moment, de les alternatives de transport públic, tant directament com a través dels mitjans de comunicació,
- i facilitar que els usuaris de rodalies puguin exercir els seus drets.

Un dispositiu d'emergència per oferir un servei alternatiu de transport a tants milers de viatgers diaris és una operació de gran complexitat que, lògicament, ha requerit un gran esforç humà i tècnic, a més d'una coordinació permanent entre l'Autoritat del Transport Metropolità, l'Entitat Metropolitana del Transport i el Servei Català del Trànsit, a més de Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat.

I si bé és cert que els primers dies va mostrar algunes deficiències, crec que, com a tal dispositiu, ha funcionat raonablement bé a mesura que passaven els dies i, de la mateixa manera que els usuaris mereixen que se'ls demani excuses per les molèsties que la situació els ha originat, crec que també és de justícia expressar, avui i aquí, el meu reconeixement públic als centenars de professionals que estan fent front a la situació, a peu de carrer, des del Secretari d'Estat, Sr. Víctor Morlán, fins a l'última persona de les empreses que hi treballen per resoldre els problemes.

Actualment hi ha més de 300 autobusos que ofereixen el servei de transport alternatiu per als itineraris de Gavà Viladecans i El Prat a Plaça Espanya, de Gavà a Viladecans, i d'El Prat a Bellvitge de la línia C-2 sud; i per als recorreguts de Sants i l'Estació de França a l'Aeroport, de la línia C-10.

La flota d'autobusos posada en servei ha transbordat una mitjana de 216 trens al dia i aproximadament uns 470.000 viatgers setmanals. Això equival a dir que, aproximadament 9 de cada 10 usuaris dels serveis de Rodalies que s'han vist afectats per la suspensió del servei, utilitzen el servei alternatiu mitjançant autobusos.

Com tots vostès saben, per incrementar l'efectivitat del servei de transport alternatiu el Servei Català de Trànsit va habilitar carrils-Bus a la C-31. I el mateix que acabo de



dir en relació als ajustos en el dispositiu d'autobusos a l'avinguda de Maria Cristina, crec que és d'aplicació pel que fa a l'habilitació dels carrils-Bus i que, després dels primers dies, s'ha demostrat l'efectivitat de les mesures preses pel Servei Català de Trànsit.

I de la mateixa manera que he dit que els usuaris del ferrocarril eren mereixedors del reconeixement públic per la seva comprensió, paciència i comportament cívic, també crec que mereixen el nostre reconeixement els usuaris que, per raons diverses, només tenen l'alternativa del transport per carretera i han hagut de patir, sense tenir-hi res a veure, els efectes addicionals de l'habilitació de carrils especials per als autobusos.

Des del dia 24 d'octubre s'ha establert la gratuïtat dels desplaçaments en les línies de rodalies afectades. Aquesta gratuïtat inclou, també, els bitllets de metro pels transbordaments a la ciutat de Barcelona.

També s'han modificat i ajustat diversos horaris per optimitzar les connexions entre el tren i els autobusos a l'estació de Gavà.

S'ha instal·lat una Oficina Especial d'Informació a la Plaça Espanya i s'han mobilitzat prop de mil persones (948) per a l'atenció i l'assistència als viatgers.

Insisteixo una vegada més: Les incidències han tingut un efecte directe sobre un percentatge important de la població del Baix Llobregat. Però també l'ha tingut sobre milers de ciutadans que venen d'altres comarques més allunyades de Barcelona, i sobre una part important del teixit empresarial, econòmic i social de la capital i de la seva conurbació metropolitana. I, més enllà de l'esforç dut a terme per tècnics i professionals, no ens en estaríem sortint si no fos per la demostració diària de maduresa cívica del conjunt de la societat catalana.

4. LES ACTUACIONS A LA ZONA DE LES OBRES

Com tothom sap, la causa que va motivar la suspensió parcial dels serveis ferroviaris metropolitans es troba en les obres del traçat del tren d'alta velocitat.

Concretament en el mètode i materials utilitzats per segellar el suport del túnel en el punt quilomètric indicat. Uns materials que no es van comportar com estava previst i no van evitar les filtracions que finalment van causar un moviment de terres en el



túnel dels Ferrocarrils de la Generalitat i, posteriorment, a l'andana de l'estació de Bellvitge.

L'opció per aquesta tècnica de segellat fou una alternativa que s'ha demostrat inapropiada, atenent a les característiques hidro-geològiques del Delta del Llobregat.

Aquest error constructiu ha estat plenament assumit pel Govern de l'Estat, màxim responsable de l'Administradora d'Infraestructures Ferroviàries, ADIF, que és qui contracta les obres.

S'ha canviat l'equip de direcció de l'obra, s'ha resolt el contracte amb l'empresa encarregada del control i la supervisió tècnica de l'obra; i s'han adoptat noves mesures de correcció i control a l'empresa adjudicatària del tram on s'han produït els incidents.

Totes aquestes actuacions les han dutes a terme el Ministeri de Foment i ADIF, arran de la nostra petició i d'acord amb els criteris expressats des del govern de la Generalitat des del primer moment.

Concretament, per avaluar la situació i definir les actuacions que s'havien de realitzar a la zona de les obres, el mateix matí del dia 20 -és a dir, poques hores després de l'incident- es varen fer diverses reunions entre tècnics d'ADIF, el Departament de Política Territorial i Ferrocarrils de la Generalitat, amb la participació directa del conseller de PTOF.

En relació a la reparació del túnel danyat, la proposta inicial d'ADIF fou la construcció d'un apuntalament provisional i l'estintolament de l'interior del túnel de FGC, amb l'objectiu de garantir la seva estabilitat i, per tant, la de les vies de rodalies.

No obstant això, després d'un procés de reflexió i a instàncies de FGC, el Ministeri va instar ADIF a garantir la fiabilitat d'aquest procés, a través de la realització de tasques intensives de reconeixement de l'estructura existent i el terreny que la suporta.

Per aquesta raó, s'estan realitzant actuacions per auditar el terreny, reomplir els desplaçaments, impermeabilitzar l'obra i estabilitzar el túnel.

5. UN BALANÇ DE SITUACIÓ A DATA D'AVUI



Per poder restablir el servei com més aviat millor, és a dir, per actuar sobre la següent prioritat, un cop garantida la seguretat de les persones i habilitat un servei alternatiu per als viatgers, el dia 29 d'octubre es van adjudicar les obres per reparar els danys causats.

S'han dut a terme les obres d'apuntament provisional del túnel, a partir d'un informe elaborat per la Universitat Politècnica de Catalunya. I properament començaran les obres d'apuntament definitiu.

També s'han iniciat els treballs d'auscultació detallada dels terrenys entre pantalles i dels edificis de l'Avinguda Vilanova, de Bellvitge. Aquesta anàlisi més minuciosa es fa per detectar les zones on pugui resultar necessari consolidar els terrenys, per garantir la compacitat geològica necessària per poder completar els treballs que s'estan duent a terme.

S'estan realitzant sondatges ("cates") cada dos metres i mig, en totes les direccions i fins a 20 metres de profunditat. Aquestes prospeccions, molt més precises de les que es fan normalment, permetran ponderar la necessitat de fer noves injeccions de morter per aconseguir l'estabilització necessària dels terrenys.

Cosa que s'està fent, amb treballs ja finalitzats pel que fa a línia 0 i 1 i en execució encara a la via 2.

Simultàniament, com saben, s'estan efectuant obres d'anivellament de les vies i de revisió de la catenària. Igualment, els dos últims dies s'ha procedit al negament de les vies per detectar possibles filtracions i també s'estan efectuant les proves de circulació de trens sense passatgers amb l'objectiu que l'obertura al trànsit de les línies de rodalies afectades es faci amb el màxim de garanties.

Totes aquestes mesures i actuacions venen acompanyades, a més, d'una inversió addicional de manteniment, per garantir la qualitat dels serveis de rodalies un cop s'hagin restablert.

Serà en aquell moment quan FGC realitzarà, davant de l'empresa OHL –i subsidiàriament davant l'ADIF– la reclamació de responsabilitats per danys a l'activitat, d'acord amb el còmput total de pèrdues que s'hagin generat.

Això a banda de la necessitat de compensar als usuaris habituals del servei que està interromput, necessitat que el Govern de la Generalitat ha traslladat al Ministeri de Foment.



Han passat encara no quatre setmanes des del moment que es va produir l'incident que va motivar la suspensió del servei.

Com vostès es poden imaginar –perquè seria incomprendible que algú pretengués o pensés el contrari- els màxims responsables del servei de Rodalies Renfe (i els responsables de Ferrocarrils de la Generalitat exactament igual) només tenen un objectiu: restablir el servei en condicions per seguir donant resposta a les necessitats de mobilitat de les desenes de milers d'usuaris que estan patint en la pròpia pell les molèsties que ha originat la situació present.

És un objectiu que les diferents administracions implicades (la central, la de la Generalitat i la local) comparteixen i han convertit en una exigència.

Però aquest objectiu prioritari està absolutament limitat per una altra condició: les garanties màximes de seguretat.

De la mateixa manera que, com a President, he dit que no estava disposat a tolerar que les preses per acabar l'AVE possessin en risc la seguretat dels ciutadans –ni dels treballadors-, amb la mateixa rotunditat afirmo que el restabliment del servei es farà quan es tinguin les màximes garanties per a la seguretat del trànsit ferroviari en les línies afectades.

És a partir d'aquestes afirmacions que confio que els ciutadans entenguin que, per una norma d'elemental prudència, no vulgui entrar en el joc de les dates: el servei es reprendrà tan aviat com sigui possible. Perquè ningú no hi guanyaria absolutament res mantenint un dia més del necessari el dispositiu d'emergència. Però el servei, insisteixo, es reprendrà quan es pugui fer amb garanties. I desitjo i estic convençut que serà molt aviat.

Tot i reconeixent que el balanç que podem fer, a dia d'avui, és encara provisional, voldria insistir una vegada més en alguns punts bàsics:

Reiteració de les prioritats

Des del dia 20 d'octubre, des del moment que es produeixen les incidències, les administracions implicades hem actuat amb la prioritat de garantir la seguretat de treballadors i viatgers.

Aquest és el motiu pel qual es va prendre la decisió de tancar les línies afectades. Decisió que, encara que hagi provocat molèsties notables, i en som perfectament conscients, a milers de ciutadans, molt probablement ha evitat mals majors.



I aquest és el motiu pel qual, com he dit, no es reobriran fins que no estigui garantida la seguretat per la prestació del servei.

L'AVE, amb celeritat, quan tot el demés funcioni

Només després d'haver realitzat les obres per garantir la seguretat de les vies, les obres de manteniment de rodalies i el restabliment de la seva circulació, el Govern de l'Estat autoritzarà la represa de les obres de construcció del Tren de l'Alta Velocitat en el tram de l'Hospitalet a Torrasa.

Només en aquell moment, i amb la celeritat que sigui possible, tal i com va afirmar el propi President del Govern d'Espanya en la seva compareixença al Congrés dels Diputats del passat 31 d'octubre.

Ràpidament per dues raons bàsiques: perquè els veïns afectats per les obres pateixen, des de fa molts mesos, una alteració de l'ús de l'espai públic i, en segon lloc, perquè l'arribada del Tren de l'Alta Velocitat és important també per al bon funcionament del sistema ferroviari metropolità. També les Rodalies.

Els retards en l'execució de l'obra, els problemes sobrevinguts i els errors comesos en l'execució han causat problemes i perjudicis també als veïns i comerciants que han de conviure físicament amb les obres.

Per tant, doncs, no hi ha dubte: **així que es pugui fer amb garanties, i a partir que torni a funcionar regularment rodalies i regionals, les obres s'han d'acabar i l'alta velocitat ha d'arribar a Sants i prosseguir, en direcció Nord, fins arribar a la frontera, completant una vella aspiració que hauríem de ser capaços de sostreure de la picabaralla política.**

Perquè totes les administracions, tots els governs, de tots els colors, hi tenen la seva part. La seva part de mèrit i la seva part de responsabilitat.

Perquè Barcelona i tota Catalunya, han esperat durant molt temps, massa temps, l'arribada del tren de gran velocitat.

El 2002 tothom hi va estar d'acord

L'any 2002 es varen superar molts anys de conflictes i discrepàncies sobre el traçat, quan es va arribar a un acord en el que hi eren totes les forces polítiques.



Hi era Convergència i Unió que governava la Generalitat. Hi era el Partit Popular que tenia el govern central. I hi eren tant el PSC com els altres partits IC-V i ERC que conformen l'actual majoria de la cambra, que en combinacions diverses governaven i governen la major part dels ajuntaments afectats per una alternativa de traçat que, malgrat les dificultats tècniques i logístiques que presentava, tothom va convenir que era estratègica per a Barcelona, per a l'economia catalana i per a l'articulació del territori.

En aquell moment tothom fou conscient de la dificultat d'aquesta obra. Tothom era conscient que s'havia optat per un traçat complex i difícil. Complex i difícil per la convivència de diverses línies ferroviàries en un passadís estret, amb un subsòl que aportava dificultats tècniques afegides.

Una opció complexa i difícil (i més costosa) però que tothom volia perquè permetria que les obres de l'alta velocitat no separessin sinó que unissin, que propiciessin l'oportunitat de dignificar i estructurar una àmplia zona urbana, que havia estat perifèrica en el passat i que, avui, és de plena centralitat metropolitana.

Tothom coneixia la complexitat de la seva execució. Especialment els qui en tenien la responsabilitat directa. Altrament, no s'entendria com es va prendre la decisió.

Estic convençut de l'altíssima capacitat dels enginyers del nostre país, de la solvència de la majoria de les nostres empreses constructores.

Els demano, doncs, que fem un exercici de responsabilitat; perquè qualsevol govern seriós i responsable -i aquest ho és- ha de respectar els acords i els compromisos presos per governs anteriors (i més encara si és amb consens) per assegurar la continuïtat que és necessària per desenvolupar les infraestructures físiques.

Cap gran projecte pot ser ni ha de ser patrimonialitzat per una única força política, en un país democràtic.

El govern que presideixo assumirà les responsabilitats que li corresponen i acomplirà els acords passats i futurs pel que fa a les infraestructures que el país necessita. Estic segur que fent-ho també contribuirem a afermar la credibilitat de les nostres institucions.

6. CONCLUSIONS. UN PROBLEMA D'ESCALA, UN PROBLEMA DE GESTIÓ, UNA AGENDA DE FUTUR.



Més inversió que mai, després de molts anys d'abandonament

Catalunya està vivint un dels períodes de més inversió des de l'etapa de preparació dels Jocs Olímpics. I les perspectives d'acompliment del que estableix la disposició addicional tercera de l'Estatut, no faran altra cosa que augmentar aquesta acció inversora i ens obligarà a extremar la diligència en la planificació, l'elaboració i tramitació dels projectes i a actuar amb rigor, amb eficàcia i amb visió estratègica els propers mesos.

Les nombroses actuacions que s'estan duent a terme avui a Catalunya, ja sigui per la coincidència en el temps, ja sigui per la coincidència en un mateix indret, acaben generant més molèsties de les previstes a la ciutadania.

Tanmateix, com he dit en altres ocasions, **prefereixo els problemes de l'acció que la tranquil·litat del no fer res.** I els ciutadans, malgrat les molèsties que les obres els ocasionen, estic segur que també ho veuen així.

És cert, però, que l'acumulació d'incidències de naturalesa i d'ordre molt divers a la xarxa ferroviària ens ha dut a parlar de crisi d'infraestructures.

Aquesta sensació de crisi no és aliena en absolut al període de desatenció de les infraestructures físiques de Catalunya.

Una desatenció que hem experimentat durant molts anys, i que ara s'ha posat dramàticament d'evidència. Malgrat (o precisament a causa de) l'acció inversora que s'està executant aquesta legislatura. Dades aquestes que posava de relleu també recentment la Patronal de Foment de Treball.

El President del Govern espanyol ha tingut el coratge de reconèixer que el Govern de l'Estat ha comès errors en l'execució de les obres de l'alta velocitat en el delicat tram final previ a la seva entrada a Barcelona per l'estació de Sants.

I no només ha assumit la responsabilitat dels problemes que estan en l'origen de la sessió d'avui, sinó que ha estat el primer president espanyol que ha tingut el valor de reconèixer que Catalunya havia patit massa anys de desatenció inversora de l'Estat.

Una desatenció que està en l'arrel dels problemes que patim avui, i que no es responsabilitat dels governs actuals.



Emprenyats, no pessimistes

La setmana passada a Madrid, vaig parlar de malestar i del risc d'una desafecció creixent, si no es resolien amb diligència, eficàcia i rigor, els problemes i reptes que té plantejats la societat catalana.

Alguns han volgut veure en les meves paraules l'acceptació d'un estat de pessimisme i, per tant, una certa contradicció respecte del que he dit en anteriors ocasions. Contradicció que al meu parer no existeix.

L'enuig per la manca d'atenció inversora és una cosa. Contra aquesta situació s'està actuant des del Govern de la Generalitat i el Govern de l'Estat, ara, com mai.

El conjunt de projectes que s'estan executant i que s'executaran els propers anys són la resposta adequada a la carència que hem patit.

L'enuig provocat pels problemes que es produeixen en els serveis públics és una altra cosa, tot i que té relació amb l'anterior. Perquè molt sovint a la falta d'inversió s'hi ha afegit també un manteniment deficient.

Perquè m'entenguin, una societat "emprenyada" no és una societat pessimista. Tot el contrari: és la reacció d'una societat que té ambició, que vol millorar, que té energia per superar les adversitats i que té horitzó de futur.

I aquesta és la Catalunya en la que jo crec. En la que creu aquest Govern. La que sap reaccionar. La que és exigent amb si mateixa, amb els seus governants i amb l'Estat. La que no es deixa temptar pel pessimisme, perquè sap que això la paralitzaria.

La que abandona el victimisme i lluita. La que fuig de la melangia i avança. La que no s'encomana del pessimisme i va per feina.

Alguns creuen que qui no plora no mama, (com diu la nostra cultura popular...). I d'altres que plorar no porta en lloc. **Deixem-nos de parlar de llàgrimes. Obrim bé els ulls i mirem endavant. És el que cal. I a aquesta Catalunya és a la que el nostre govern està donant respostes.**

No voldria caure en la temptació ni veure'm en l'obligació de parlar més del passat. Però **no accepto que s'atribueixi la responsabilitat sobre els problemes que estem patint avui als darrers dos o tres anys. Perquè crec que l'esforç per**



capgirar la tendència que ha fet l'actual Govern espanyol i està fent el Govern de la Generalitat, és inqüestionable.

Es pot considerar insuficient encara, però és molt i molt superior al dels governs anteriors i, com he dit, el compromís d'acompliment de la disposició addicional tercera de l'Estatut ha de ser garantia de reversió decisiva de la situació heretada.

Per tant, doncs, crec que ara és el moment de continuar desenvolupant l'important esforç que s'està realitzant i sumar-hi la inversió destinada a recuperar el retard acumulat, i això és el que estem fent a partir d'un compromís mutu entre la Generalitat i l'Estat.

Les xifres són prou eloqüents:

L'increment de les inversions ferroviàries que contempla el projecte de pressupost de la Generalitat pel 2008 és del 44,9%, perquè aquestes passaran de 815 a 1182 milions d'euros.

El pressupost d'actuacions del Ministeri de Foment a Catalunya, durant el període 2005-2008 –és a dir, computant el projecte de llei de pressupostos pel 2008, en tramitació,- ha augmentat un 50%, en relació a l'anterior legislatura.

Concretament, 3.477 milions d'euros –més de mig bilió de les antigues pessetes.

La inversió mitjana executada del Govern de l'Estat durant el període 2004-2006 ha augmentat un 34,45%, en relació a la inversió mitjana del període 2001-2003.

I cal recordar pels desmemoriats, que els pressupostos 2001 al 2003 van ser aprovats per PP i CiU, i els dels anys següents pels partits que donen suport a aquest Govern.

I des de la tardor de l'any 2006, s'ha activat el Pla d'Actuacions Urgents –és a dir, l'anomenat Pla de Xoc de Rodalies- del Ministeri de Foment.

Com a conseqüència d'aquestes i altres mesures i accions desenvolupades en el marc del Pla de Xoc, s'ha aconseguit, malgrat la situació en què ara ens trobem, la reducció de les incidències que feia molts mesos que s'anaven reiterant i que eren motivades pel mal estat del material mòbil de RENFE i de les infraestructures d'ADIF. La millora del funcionament de les altres línies de rodalies n'és una bona prova.



Hem compartit les prioritats. Hem d'assolir ara **els nostres objectius** que resumeixo en 5 fites:

Primer. És urgent **restablir el servei de rodalies** i posar fi al malson que des del dia 20 d'octubre estan vivint milers d'usuaris.

El conjunt de mesures i d'actuacions que s'han estat realitzant a la zona afectada per l'incident, a Bellvitge, ens han de permetre pensar que el restabliment serà efectiu molt aviat.

Segon. Un cop restablert el servei de rodalies cal **que es completi l'arribada del Tren d'alta velocitat** a Sants i s'abordi amb determinació la continuació cap a la Sagrera, Girona i França per completar el somni d'unir la península amb Europa en alta velocitat.

Tercer. Catalunya necessita **percebre ja els efectes del Pla de Xoc de millora de les rodalies.**

El Ministeri de Foment, ADIF i el propi Govern de la Generalitat hem d'avançar en la definició d'un calendari per abordar amb decisió els desdoblaments de línies previstos,

la construcció de les noves línies de rodalies programades,

així com les solucions projectades per a la millora definitiva del transport ferroviari de mercaderies.

Quart. Cal **completar els plans de millora** de les estacions i la modernització de les catenàries, dels enclavaments i senyalitzacions, que ja estan en un estadi molt avançat.

Cinquè. Hem de **planificar la nostra xarxa del futur i crear les condicions per garantir l'eficàcia de l'execució dels plans de millora ferroviària**, atenent a la separació entre la infraestructura i servei, i que estiguem preparats per assumir una futura competència de la Generalitat.

Aquestes qüestions figuren en els protocols que han subscrit el Ministeri de Foment i el Govern de la Generalitat. Protocols i acords que s'han signat per primera vegada, per formalitzar un compromís públic, transparent i avaluable entre la Generalitat i l'Estat per desenvolupar les infraestructures catalanes.

Acords que, per altra banda, posen en evidència el **salt qualitatiu** que està experimentant la planificació, l'execució i, espero que també, la gestió de les infraestructures a Catalunya.



Igualment hem començat a posar damunt de la taula la necessitat d'una implicació més gran del Govern de Catalunya en l'execució de les grans obres de l'estat mitjançant una fórmula que pot ser de caràcter consorcial i/o d'encomanda de gestió.

Aquesta és l'agenda que s'hauria d'haver posat de manifest fa deu anys. Fa deu anys. I és l'agenda que tenim avui, per omplir de compromisos els acords pressupostaris i orientar-los a les línies ferroviàries convencionals. Per millorar el transport de passatgers i de rodalies.

Sobre aquestes bases s'ha de construir l'acord de les transferències i un nou model de serveis i competències, pel que fa referència al transport ferroviari.

Recuperarem el temps perdut. Aquest tren no passarà de llarg ni el perdrem.

Sobre aquestes bases, com deia, tenim l'oportunitat de començar a abordar un futur que no pot ser presoner dels dèficits del passat i de les seves conseqüències sobre el present.

Ho hem de fer amb modèstia. Amb capacitat d'arribar a nous acords, que posin de relleu la nostra voluntat d'assumir les responsabilitats que ens atribueix l'Estatut.

En altres moments, altres governs, van tenir l'oportunitat d'assumir la gestió de Rodalies i, o no ho van demanar, o no els va interessar o no se'ls va fer cas.

Els asseguro que Catalunya té avui, un govern, que sí que vol gestionar-les. I ho farà.

He procurat explicar, al llarg de la meua intervenció, l'actuació de la Generalitat (i de les altres administracions) amb motiu de les incidències que es va produir el dia 20 d'octubre a les obres de l'AVE i que van afectar greument el servei ferroviari de les rodalies de Barcelona.

He volgut deixar clar que, des del primer moment ha estat la Generalitat, per boca del President que els parla, qui va fixar l'ordre de prioritats en les actuacions que es duguessin a terme.

Un ordre de prioritats assumit pel govern espanyol, responsable últim de l'obra del Tren d'Alta Velocitat, en la persona del mateix president del Govern d'Espanya, José Luís Rodríguez Zapatero.



Però que la Generalitat ha assumit, en tot moment, la responsabilitat que li corresponia davant la ciutadania de Catalunya, molt especialment en l'atenció als milers d'usuaris afectats, directament o indirecta, per les conseqüències de l'incident.

Estic convençut que si de debò volem revertir l'enuig i la desafecció de la ciutadania i retornar la confiança de la societat en les seves institucions, el govern ha de ser capaç de reconèixer els errors quan es produeixen; ha de donar explicacions clares i convincts; ha de donar resposta ordenada i eficaç a les contingències que es presentin, i ha d'orientar els seus esforços a la solució dels problemes que s'han produït.

I després, només després, ha d'exigir l'assumpció de les responsabilitats polítiques que calguin.

Aquests fets, malgrat les seves greus conseqüències i molèsties, **són també una oportunitat. Són un avís. Important. I una lliçó de la que hem d'aprendre definitivament.**

Ara sabem, més que mai que el volum del nostre creixement humà i econòmic reclama més previsió, planificació i anticipació. Hem de treballar més a mig i llarg termini. Si volem anar lluny, hem de mirar lluny.

Sabem que si deixem de fer el que toca, quan toca, podem morir d'èxit, de creixement desbordat o, senzillament, de paràlisi.

Sabem que s'ha acabat el temps de qui dia passa, any empeny. No és cert. Hi ha "dies" que es poden fer perdre anys o que poden fer que guanyem anys. Hi ha dies decisius que marquen la vida del país per molt de temps.

Els polítics d'avui, **els que estem aquí, hem de treballar amb un compromís nacional de més perspectiva temporal que el d'una legislatura, que no podem deixar pels que vinguin després. Ni hipoteques ni deixadeses.**

Sabem que, més enllà de les competències administratives i de les responsabilitats... Catalunya necessita un govern que actuï com l'autèntica l'administració central del país, amb capacitat de coordinar les actuacions, marcar prioritats i fer el seguiment de l'execució.

Sabem que no hi haurà un horitzó d'ambició i plenitud nacionals per al nostre país sense el nivell d'infraestructures del transport que reclama la nostra societat.



Generalitat de Catalunya
Gabinet de la Presidència
Oficina de Comunicació

Sabem que la Catalunya rica i plena del nostre somni nacional passa per la Catalunya puntual, ordenada i eficaç del nostre dia a dia.

Moltes gràcies.