



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XV legislatura · tercer període · sèrie P · núm. 33

Ple del Parlament

Sessió 20, primera reunió, dimarts 25 de març de 2025

Presidència del M. H. Sr. Josep Rull i Andreu

TAULA DE CONTINGUT

Dossier

Compliment de la Moció 111/XII, sobre les operacions de rescat a la Mediterrània i les polítiques d'acollida de migrants	4
Debat sobre les incidències a la xarxa ferroviària 255-00007/15	4
Interpel·lació al Govern sobre la valoració del patrimoni com a element d'identificació col·lectiva 300-00100/15	49
Interpel·lació al Govern sobre el model d'atenció a la dependència 300-00101/15	54

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

El *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya* (DSPC) reproduïx només les intervencions orals fetes durant la sessió. La resta de documentació que acompanya la intervenció es pot consultar a l'expedient del ple.

Transcripció i correcció: CPSL
Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)
0213-7984 (sèrie P)
DL: B-27.966-1980

www.parlament.cat

Sessió 20.1

La sessió s'obre a les tres de la tarda. Presideix el president del Parlament, acompanyat de la vicepresidenta primera, la secretària primera, el secretari segon, la secretària tercera i la secretària quarta. Assisteixen la Mesa el secretari general, el lletrat major, la lletrada Mercè Arderiu i Usart i el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

Al banc del Govern seu el president de la Generalitat, acompanyat del conseller de la Presidència, la consellera d'Economia i Finances, la consellera d'Interior i Seguretat Pública, el conseller de Justícia i Qualitat Democràtica, la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, la consellera de Salut, la consellera d'Educació i Formació Professional, la consellera de Drets Socials i Inclusió, la consellera d'Igualtat i Feminisme, el conseller d'Unió Europea i Acció Exterior, el conseller d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació, el conseller d'Esports, la consellera de Cultura i el conseller de Política Lingüística.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Preguntes amb resposta oral.
2. Debat sobre les incidències a la xarxa ferroviària (tram. 255-00007/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Substanciació.
3. Proposició de Llei de modificació de la Llei 14/2010, de 27 de maig, dels drets i les oportunitats en la infància i l'adolescència, per a garantir els drets dels menors en acolliment (tram. 202-00004/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de tramitació directament i en lectura única davant el Ple (text presentat: BOPC 68, 5)
4. Projecte de Llei per a l'erradicació de l'amiant (tram. 200-00004/15). Govern de la Generalitat. Debat de totalitat (text presentat: BOPC 115, 17)
5. Proposició de Llei de modificació de la Llei 14/2017, de 20 de juliol, de la renda garantida de ciutadania (tram. 202-00005/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat de totalitat i votació de l'esmena a la totalitat presentada (text presentat: BOPC 80, 6)
6. Proposició de Llei de renda garantida de ciutadania (tram. 202-00025/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat de totalitat i votació de les esmenes a la totalitat presentades (text presentat: BOPC 136, 8)
7. Interpel·lació al Govern sobre la valoració del patrimoni com a element d'identificació col·lectiva (tram. 300-00100/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Substanciació.
8. Interpel·lació al Govern sobre el model d'atenció a la dependència (tram. 300-00101/15). Núria Lozano Montoya, del Grup Parlamentari Comuns. Substanciació.
9. Interpel·lació al Govern sobre el model d'acollida migratòria (tram. 300-00105/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Substanciació.
10. Interpel·lació al Govern sobre la xacra de l'ocupació il·legal d'habitatges i els seus efectes en la seguretat dels barris i en el mercat de l'habitatge (tram. 300-00102/15). Joan Garriga Doménech, del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Substanciació.
11. Interpel·lació al Govern sobre les polítiques de lluita contra l'ocupació il·legal d'habitatges (tram. 300-00104/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Substanciació.
12. Interpel·lació al Govern sobre l'acció exterior (tram. 300-00103/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Substanciació.
13. Interpel·lació al Govern sobre el dret d'accés a l'habitatge (tram. 300-00106/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Substanciació.
14. Interpel·lació al Govern sobre la política econòmica (tram. 300-00107/15). Grup Parlamentari de Junts. Substanciació.
15. Interpel·lació al Govern sobre el model d'escola catalana (tram. 300-00108/15). Grup Parlamentari de Junts. Substanciació.
16. Interpel·lació al Govern sobre les polítiques feministes (tram. 300-00099/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Substanciació.

17. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre les polítiques de suport als joves (tram. 302-00073/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació.

18. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre les necessitats bàsiques dels catalans i les prestacions que els ofereix el Departament de Drets Socials i Inclusió (tram. 302-00075/15). Grup Parlamentari de VOX en Cataluña. Debat i votació.

19. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre polítiques feministes transversals (tram. 302-00074/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació.

20. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre les mesures per a millorar les polítiques d'execució penal (tram. 302-00076/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació.

21. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre el sistema sanitari a les Terres de l'Ebre (tram. 302-00077/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació.

22. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre la formació de docents en l'àmbit universitari (tram. 302-00078/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació.

23. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre els valors democràtics europeus (tram. 302-00079/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació.

El president

Bona tarda. Comença la sessió. (*Remor de veus.*) Silenci, senyories.

La llista de les preguntes a respondre oralment en el Ple està inclosa en el dossier del Ple. (*Remor de veus.*) Silenci, si us plau. D'acord amb l'article 164 del Reglament, se substanciaran demà al matí com a primer punt de l'ordre del dia d'aquesta sessió plenària.

Així mateix, els faig avinent que quatre diputats i tres diputades han delegat el seu vot per a aquesta sessió plenària. Els diputats Carles Puigdemont i Casamajó, Lluís Puig i Gordi, Joaquim Calatayud i Casals i la diputada Judith Toronjo i No-fuentes, del Grup Parlamentari de Junts, han delegat el seu vot en el diputat Albert Batet i Canadell. El diputat David Pérez Ibáñez i la diputada Susana Martínez Heredia, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, han delegat el seu vot en la diputada Elena Díaz Torrevejano. Finalment, la diputada Lluïsa Llop Fernández, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, ha delegat el seu vot en la diputada Ester Capella i Farré.

Compliment de la Moció 111/XII, sobre les operacions de rescat a la Mediterrània i les polítiques d'acollida de migrants

A continuació, en compliment d'allò que estableix la Moció 111/XII del Parlament de Catalunya, sobre les operacions de rescat a la Mediterrània i les polítiques d'acollida de migrants, els informo que, segons les dades oficials de l'Organització Internacional per a les Migracions, des de l'inici d'aquest any 2025 hi ha un total de 365 víctimes mortals i desaparegudes a la Mediterrània.

Debat sobre les incidències a la xarxa ferroviària

255-00007/15

El segon punt de l'ordre del dia és el debat sobre les incidències a la xarxa ferroviària. D'acord amb l'article 156 del Reglament, aquest debat es regirà pel que estableixen els articles 154 i 155 del Reglament i la seqüència horària acordada per la mateixa Junta de Portaveus. Atès que és un debat a iniciativa del Grup Parlamentari

d'Esquerra Republicana de Catalunya, del Grup Parlamentari Comuns i del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, intervindran, en primer lloc, els grups parlamentaris proposants per un temps màxim de dos minuts.

En primer lloc, doncs, té la paraula, en representació del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, la diputada senyora Ester Capella i Farré.

Ester Capella i Farré

Molt bon dia a tothom. Gràcies, president del Parlament. Molt honorable president de la Generalitat, conselleres, consellers, consellera Paneque, diputades, diputats... 1 de març, començo per l'1 de març. 1 de març: retards i trens anul·lats a l'R2, R2 sud, R4, regionals del sud i sense serveis especials per Carnaval a l'R2 sud. 2 de març: incidències a l'R2 sud i a l'R4, i tampoc es poden prestar els serveis especials de Sitges a Barcelona per Carnaval o Carnestoltes. 4 de març: retards a l'R2 sud i a l'R4, i circulació interrompuda per una incidència a l'R2 sud, R13, R14, R15, R16, R17. 5 de març: retards de més de trenta minuts a l'R13, a l'R14, a l'R15, a l'R16, a l'R17, a l'RT2 i també a l'R2 sud, R2 nord i circulació interrompuda a l'R3. 6 de març: per causes tècniques, el sistema de megafonia i teleindicadors es troba fora de servei. I així una setmana sencera rere setmana.

Aquestes són les incidències a la xarxa de rodalies de Catalunya els primers set dies de març, però els podríem reproduir des d'anys i panys cada mes de l'any. Aquestes són les incidències. (*Veus de fons.*) Vaig a justificar per què hem demanat... Bé, responsables polítics en el Ministeri de Transports al Govern de l'Estat: senyor Josep Borrell, senyora Magdalena Álvarez, senyor Blanco López, senyor Ábalos, senyora Sánchez, senyor Óscar Puente, senyor Álvaro Fernández, senyor Raúl Blanco, senyor Táboas, etcètera, etcètera, del Partit Socialista Obrer Espanyol - PSC. Podríem fer el mateix llistat del Partit Popular. Per tant, tots aquests que he enumerat són responsables del caos ferroviari que vivim avui a Catalunya. Per tant, som aquí per aportar propostes. Som aquí per posar sobre la taula les solucions que calen a rodalies. El desgavell que té conseqüències sobre les vides de les persones, sobre el temps de vida de les persones, sobre l'economia del nostre país.

El president

Ha d'acabar, senyora diputada.

Ester Capella i Farré

Per tant, aquesta i múltiples d'aquestes incidències que pateixen diàriament els trens al nostre país són la motivació principal que haguem proposat aquest Ple monogràfic sobre les rodalies del nostre país, per proposar solucions i exigir responsabilitats als veritables responsables d'aquest desgavell.

El president

Se li ha acabat la paraula, diputada.

Ester Capella i Farré

Gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari Comuns, té la paraula la diputada senyora Jéssica Albiach Satorres.

Jéssica Albiach Satorres

Bona tarda a totes i a tots. Gràcies, president. Comence amb una dada: deu mil incidències l'any passat. Això són trenta al dia. Jo crec que de tant en tant està bé posar xifres al malson per entendre la dimensió i la gravetat d'una situació. I en donaré una altra: més d'un miler de persones que es van manifestar aquest dissabte en nou estacions de tren a Catalunya. I què és el que demanaven? Doncs una cosa tan

senzilla i tan bàsica com respecte als seus drets. Trens dignes, accessibles i segurs, que els trens funcionen i que siguin puntuals, i no haver de viure cada dia com si fos una odissea o una incògnita. Perquè els trens de Catalunya, segons el dia, arriben tard o arriben molt tard.

President... I deixi'm que els hi digui, també. Vostès, a Catalunya i a l'Estat, també arriben tard. Vostès, el Partit Popular i també Junts per Catalunya, que ha liderat el Departament de Territori durant molts anys. Vostès arriben tard als reptes que se'ns plantegen. Tan tard, de fet, que s'acaben convertint, els reptes, en crisis o fins i tot en emergències, perquè el que ara estem vivint a rodalies era la crònica d'una mort anunciada. El mateix passa amb habitatge. Quants anys fa que estàvem denunciant que la situació era greu? O l'emergència climàtica. Perquè estem tenint les temperatures més altes de la nostra història i al mateix temps vostès estan parlant d'ampliar aeroports. No poden estar pensant en portar 20 milions de turistes més cada any mentre mig milió de catalans i catalanes cada dia estan atrapats en les estacions perdent hores de la seua vida. Una vegada més, s'equivoquen de prioritats. Han de veure que les velles receptes ja no funcionen, que ara més que mai és el moment del tren i que cal un govern que siga capaç d'anticipar-se i, sobretot, de planificar els reptes abans que s'acaben convertint en crisis o en emergències.

I acabe, president. Aquesta crisi té molts responsables –vostès també hi tenen una part de responsabilitat–, però per nosaltres és més important posar el focus en les solucions. I per això, entre altres coses, portarem a votació que l'única prioritat en matèria d'infraestructures, l'única prioritat del Govern català, siguin les rodalies, en matèria d'infraestructures –rodalies, regionals i mitjana distància. I també volem tindre tota la informació i, per tant, també que vostès vinguen cada tres mesos a aquest Parlament per explicar-nos la situació de rodalies i donar tota la informació a la ciutadania.

Gràcies.

El president

I, finalment, en nom del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, té la paraula el diputat senyor Dani Cornellà i Detrell.

Dani Cornellà Detrell

Bona tarda a tothom. President, consellers, conselleres, diputats, diputades, entitats que avui ens acompanyeu i públic en general... Bé, estem aquí avui després d'un cap de setmana mogut al país, amb més de..., amb nou mobilitzacions repartides per diferents municipis, on les entitats d'usuaris i d'usuàries del país que defensen el transport públic han dit «prou, s'ha acabat la resignació», i han sortit al carrer per reclamar solucions, i solucions immediates.

Per això avui la CUP, conjuntament amb altres partits, hem proposat aquest Ple monogràfic sobre la xarxa ferroviària a Catalunya, perquè entenem que és una problemàtica real que pateixen milers i milers de ciutadans i ciutadanes cada dia, i aquest Ple ho ha d'abordar. I aquí, més enllà de buscar els responsables d'anys i anys de desinversió, també hem de debatre solucions, hem de buscar acords per solucionar el més aviat possible un problema que, per desgràcia, no és nou, que ja ve de fa molt de temps.

Nosaltres el que veiem és que hi ha dies que, per desgràcia, és més fàcil comptabilitzar les línies que no funcionen que no pas les que funcionen. És a dir, hi ha dies que en tenim més que no funcionen que no pas que funcionen. I això és una realitat del dia a dia que fa que veïns i veïnes perdin la feina, tinguin por de perdre-la, hagin de canviar de municipi, arribin tard a la visita mèdica, i que realment genera una problemàtica molt important a una majoria de la població que aposta pel transport públic com a solució, entre d'altres, a la descarbonització o l'ús del vehicle privat.

I aquí hem de deixar ja de parlar de ports, aeroports, baixadors de l'AVE i més carreteres. El que hem de parlar és d'inversió directa en transport públic per recupe-

rar tots aquests anys de desinversió i que realment aturem aquestes infraestructures que són pensades per a una minoria i posem tots els diners a aquestes estructures ferroviàries i de transport públic que són per a una majoria de la població.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor diputat. I, a continuació, per part del Govern té la paraula, en primer lloc, el president de la Generalitat, el molt honorable senyor Salvador Illa i Roca.

El president de la Generalitat (Salvador Illa Roca)

Senyor president del Parlament, conselleres i consellers, diputats i diputades, associacions d'usuaris que ens acompanyen avui... Comparec per sisena vegada davant d'aquesta cambra d'ençà que vaig assumir la presidència de la Generalitat de Catalunya. Les cinc primeres han estat per rendir compte de la composició del Govern de Catalunya, per atendre el debat d'orientació de política general, per rendir compte de la resposta del Govern de Catalunya als efectes de la dana, sobre els acords de la Junta de Seguretat i sobre l'estratègia del Departament d'Interior i Seguretat Pública en el Ple específic sobre emergències celebrat el passat 28 de gener.

En aquesta ocasió comparec a petició dels grups parlamentaris d'Esquerra Republicana, dels Comuns i de la CUP - Defensem la Terra per celebrar un ple monogràfic sobre la situació de rodalies, iniciativa que comparteixo i que valoro positivament, ja que ens permet aprofundir en les explicacions que el Govern ha estat donant, penso jo, de manera àmplia i puntual i transparent durant aquestes darreres setmanes. I, sobretot, perquè és el mecanisme adient perquè tots els grups parlamentaris tinguem, tinguin l'oportunitat de compartir amb el Govern anàlisis, diagnòstic, propostes i solucions per a rodalies de Catalunya, com ja vam començar a fer durant la sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera Sílvia Paneque, comissió celebrada el passat dia 19 de març.

He decidit iniciar personalment aquest Ple perquè la política ferroviària de Catalunya és un element central del nostre model de país; per la seva prosperitat, perquè Catalunya pugui seguir generant prosperitat, i perquè afecta un dret fonamental dels catalans i les catalanes com és el dret a la mobilitat. Posteriorment a la meva intervenció, la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, Sílvia Paneque, prendrà la paraula per exposar-los i ampliar tots els detalls de les actuacions i mesures que està duent a terme el Govern. Espero, així mateix, que el nivell d'exigència que no dubto que exhibiran envers el Govern estigui en consonància amb el rigor i amb la viabilitat de les propostes que també desitjo escoltar per part de tots vostès.

Ho vaig expressar d'ençà de la primera incidència greu el passat 7 de març, i ho torno a expressar avui aquí, en seu parlamentària: vagi per davant de tot la meva empatia i la meva comprensió per l'enuig dels usuaris i usuàries arran de les molèsties que han patit. Com a president de la Generalitat, els reitero les nostres disculpes.

Tot el que estem fent, tota la feina, energia, actuacions, inversions i plans de millora, té una única raó de ser: oferir el millor servei possible als milers d'usuaris que cada dia ho necessiten per anar a treballar, per anar a estudiar o per moure's pel territori. Vull entendre també que aquesta és la principal motivació de les actuacions i manifestacions per part de tots els grups polítics.

També vull expressar en seu parlamentària el meu reconeixement als treballadors i a les treballadores, als equips tècnics i als professionals, perquè tinc constància del seu compromís per millorar un servei essencial. No oblidem que rodalies és un servei públic i que darrere seu hi ha persones treballant al servei d'altres persones. Ho vull remarcar, perquè a vegades tinc la impressió que ho oblidem: hi ha usuaris i usuàries que necessiten un servei que afecta un dret bàsic com és el de la mobilitat. Per aquest motiu, estem intentant fer compatible l'execució de les millores sense aturar la prestació del servei. Hi ha treballadors i treballadores que proporcio-

nen aquest servei. Per aquest motiu, cal preservar la seva seguretat i els seus drets a l'hora de treballar.

Per tant, senyores i senyors diputats, exigència, tota, però també, si m'ho permeten, confiança, perquè la feina, el seguiment que estem duent a terme i el volum d'inversions que s'estan desplegant donaran resultats.

Per últim, abans d'entrar en com estem afrontant la situació de rodalies, m'agradaria adreçar una petició a tots els grups. Els demano que celebrem aquest Ple en termes constructius i amb respecte; els demano que donem resposta a allò que els usuaris i les usuàries de rodalies i el conjunt de la ciutadania espera de nosaltres; del Govern, per descomptat, i també de tots els grups de l'oposició.

Permetin-me, senyores i senyors diputats, a continuació, exposar quin és el plantejament del Govern respecte al servei de rodalies. Ho resumiré en sis tesis, en sis punts.

Primer, principi de realitat. El servei de rodalies no està funcionant al nivell que Catalunya es pot permetre ni al nivell que els usuaris i usuàries demanen, exigeixen i tenen raó d'exigir i de demanar. Si alguna cosa hem demostrat des del Govern és que no amaguem el cap sota l'ala davant de cap problema: aquí hi ha un problema –el servei no funciona com hauria de funcionar– i el Govern hi donarà resposta. La Catalunya d'avui, la Catalunya dels més de 8 milions requereix noves respostes, serveis públics i infraestructures actualitzats i redimensionats al previsible augment exponencial de la demanda d'un servei essencial de mobilitat.

Segon. Una de les principals prioritats del Govern de Catalunya és resoldre els problemes de rodalies, del servei de rodalies, no només perquè som els titulars del servei i, per tant, tenim l'obligació, com a titulars del servei, de posar-lo a un nivell de funcionament òptim, a l'alçada del que Catalunya es pot permetre i els usuaris demanen, sinó també, i sobretot, perquè afecta un dret essencial com és el de la mobilitat. Per tant, prioritat essencial i important –de les primeres– del Govern de Catalunya: solucionar un servei que no està funcionant.

Tercer. La solució no és ni immediata ni fàcil, però ho solucionarem, i ho farem de forma progressiva, desplegant un conjunt d'accions que detallarem, o espero que puguem detallar, tant jo com la consellera, en el curs d'aquesta sessió. Ho farem de forma progressiva i s'anirà notant una millora progressiva del servei a partir de les properes setmanes i mesos. És un sistema complex –és un sistema complex. És un conjunt de millores que implementarem sense interrompre el servei i fent-ho amb rigor i amb una actitud d'escolta davant de les propostes que puguin sorgir d'aquest mateix Ple o que ens puguin traslladar les associacions d'usuaris o altres persones que tinguin propostes a fer respecte a com millorar aquest servei.

Quart. Com ho solucionarem? Ho farem actuant simultàniament en tres fronts, en els tres fronts que ja s'hi està actuant, no des de que soc president de la Generalitat, sinó fins i tot des d'abans de que sigui president de la Generalitat jo mateix. Primer front: les infraestructures. La llista de millores és llarga; parlem de gairebé dues-centes actuacions en marxa simultàniament. La consellera Paneque les explicarà amb més detall, però permetin-me que citi alguns exemples que crec que són rellevants per la seva importància: les obres del corredor sud de Catalunya, el soterrament de la via a Sant Feliu de Llobregat, el desdoblament de línies clau com l'R3, el tram entre l'Hospitalet de l'Infant i Castelló per completar l'ample internacional del Corredor Mediterrani de Catalunya el 2027 o l'acceleració d'obres estratègiques, com el túnel de Glòries. Pel que fa a les estacions, un total de setanta-set estacions ja renovades o actualment en reformes i planificades. Vull destacar també que les dues grans estacions de la xarxa ferroviària catalana, de Barcelona ciutat –Sants Estació i la Sagrera–, estan en procés de plena transformació. La seva finalització representarà un salt d'escala ferroviària per a Catalunya i una renovació urbana de gran magnitud per a Barcelona.

El pla de rodalies, que havíem fixat en l'horitzó de l'any 2030, s'està complint: 1.950 milions d'euros d'obra executada i 3.759 milions d'euros adjudicats. Actualment, rodalies està sent objecte de la inversió més important per part de les diferents administracions durant els darrers anys per revertir èpoques de desinversió anteriors. Estem –ens diuen els tècnics i els professionals– al màxim ritme i volum d'inversió compatible amb el manteniment del servei. Si volem mantenir el servei en funcionament, no podem acumular més inversió, és a dir, més treballs, que implicarien més afectacions en el servei. Primer front: infraestructures.

Segon front: material rodant, cent deu trens nous que començarem a incorporar al servei en menys d'un any, és a dir, a principis de l'any 2026, i que representaran una millora important en tant que oferiran més capacitat de viatgers, més fiabilitat i més qualitat en el servei. Vull destacar, com totes i tots vostès saben, que aquests cent deu trens s'estan fabricant a Catalunya, al centre industrial d'Alstom a Santa Perpètua de Mogoda, amb el que això representa d'impuls a la indústria i a l'ocupació a Catalunya. Infraestructures viàries i estacions, material rodant.

Tercer front: nova governança. El traspàs de rodalies, d'acord amb les directives europees i la legislació europea, es prestarà des de Catalunya. La proximitat és un valor afegit que ajuda a prestar més eficaçment el servei de rodalies. No volem aquest traspàs perquè ho puguem –que creiem que sí– fer millor ni perquè sí: el volem perquè des de la proximitat es presta millor el servei. I això no trenca res, de la mateixa manera que prestar el servei sanitari. Se'ls acut un servei, també, més essencial que la sanitat, que es presta des de la proximitat i funciona bé? O el servei educatiu o el servei de seguretat? També el servei de mobilitat –de rodalies, en concret– prestat des de la proximitat no només no trencarà res, sinó que creiem que ho podrem fer amb més eficiència. Tots tres fronts de treball, iniciats ja per governs anteriors i als que estem donant continuïtat.

El traspàs efectiu del servei de rodalies s'està complint –deixin-m'ho dir també amb claredat– i –també deixin-m'ho dir amb claredat– no té marxa enrere. Som a la fase definitiva del traspàs i hi estem dedicant tots els esforços perquè sigui un bon traspàs. Què vol dir un bon traspàs? Vol dir un bon traspàs per als usuaris, vol dir un bon traspàs per als treballadors i vol dir un bon traspàs per a Catalunya, garantint la direcció política i operativa per part de la Generalitat de Catalunya. Infraestructures, material rodant, nova governança, els tres fronts ja iniciats, als que el Govern, d'acord amb els compromisos assumits amb altres grups polítics, està donant continuïtat.

Cinquè punt: informació i transparència. Aquest és un àmbit de claríssima millora. Cal explicar molt millor les inversions que estem fent, el ritme d'aquestes inversions i les afectacions que aquestes inversions tenen en el servei que s'està prestant. Cal informar amb molta més rapidesa i puntualitat de les incidències que puguin anar sorgint, i cal també informar amb rapidesa i puntualitat de les alternatives, quan hi hagi una incidència que no es pugui evitar. Hem demanat, tant jo mateix com la consellera Sílvia Paneque, que es dediquin esforços perquè, el més ràpid possible, puguin millorar exponencialment la informació i les explicacions que es donen als usuaris del servei.

I sisè: planificar. La prioritat del Govern és avui millorar la prestació del servei de rodalies, però també hem començat a treballar, hem encetat la carpeta de la planificació per evitar que, per manca de planificació, de projectes, d'idees clares, discutides i consensuades en aquesta cambra i amb el conjunt d'usuaris i amb el conjunt de persones que hi tinguin interès en participar, no tinguem una estratègia clara, una planificació clara de com ha de funcionar el servei els propers anys. Per això, durant aquest any 2025 des del departament s'abordarà una estratègia ferroviària per a Catalunya per a les properes dècades. I, un cop acordada, discutida i aprovada aquesta estratègia, es desplegaran el pla de serveis, el pla d'infraestructures i les re-

formes legals pertinents –si convé, la pròpia llei ferroviària actualment vigent– per donar-li un desplegament efectiu.

Acabo per donar pas a la consellera Sílvia Paneque. Com a president de la Generalitat de Catalunya, en nom propi i en nom del Govern, deixin-me reiterar que entomem el problema. És un servei que no funciona avui als estàndards que requerim, i entomem el problema per resoldre'l el més aviat possible. Ho farem partint de la complexitat i reconeixent la complexitat de la situació, treballant progressivament, amb una actitud d'escolta d'aquelles propostes que puguin arribar tant dels grups parlamentaris com dels usuaris i amb una actitud de col·laboració amb tothom –usuaris, treballadors, altres administracions, grups polítics–, oberts a totes les millores que es puguin fer, a totes les propostes que ens puguin fer, i oberts a col·laborar amb exigència i amb autoexigència. I no confrontar, amb ningú. En aquest plenari, del Govern no sentiran retrets ni del passat ni del present, ni propostes de futur que no es puguin assumir. No és el camí que creiem des del Govern que ens demana la ciutadania; la ciutadania ens demana que estiguem enfocats en resoldre una cosa que no funciona. Aquest és el compromís del Govern de Catalunya i el meu personal.

Moltes gràcies. I té la paraula la consellera Sílvia Paneque.

El president

Gràcies, senyor president. I, tot seguit, té la paraula la senyora Sílvia Paneque i Sureda, consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del Govern.

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

Moltes gràcies, president. Permetin-me, diputats, diputades, que les meves primeres paraules vagin dirigides a tots els catalans, catalanes usuaris del servei de rodalies, i traslladar-los una idea clara, i és que el Govern està treballant per aportar solucions.

En aquesta compareixença insistiré que el transport públic ha de ser un servei a Catalunya que tingui un caràcter absolutament estratègic per al nostre país. Aquest és el canvi colossal que cal implementar els propers anys, i planificar-ho, a més, a llarg termini. El Govern de Catalunya compareix davant aquest Parlament per actualitzar-los tant les millores que estem fent com per explicar i insistir en el caràcter estratègic de la mobilitat pública. Tinc plena consciència –i estic segura que molts de vostès ho comparteixen– que avui també estem tots al davant d'una gran quantitat de catalans i catalanes que han fixat la seva atenció en aquesta cambra i en el debat que puguem tenir i en les propostes que es puguin presentar perquè li veuen capacitat per aportar solucions. El Parlament és la seu de la sobirania del poble de Catalunya, i per això és positiu que s'expliqui de manera clara quina és la situació de rodalies. En primer lloc, el meu reconeixement, també, als usuaris que han patit els problemes. I, en segon lloc, també vull agrair la preocupació de tots els grups en aquesta qüestió.

Com saben vostès, vaig comparèixer ara fa una setmana a la Comissió de Territori i Habitatge i vaig voler agrair també la preocupació dels grups parlamentaris sobre el sistema de rodalies i sobre les solucions que hi podem aportar.

He vist també en les seves declaracions que comprenen que aquesta és una qüestió de país i que tenir la capacitat de buscar l'excel·lència en el servei de rodalies serà importantíssim per a Catalunya. No només la conselleria, no només el Govern; tota la cambra crec que ha de tenir un paper protagonista en superar els obstacles i començar a construir el bon sistema de rodalies que Catalunya mereix. Estem –ho deia el president– davant una situació i una qüestió nuclear, que exigeix que tots formem part de la solució. Catalunya mereix un sistema ferroviari fort. Busquem solucions, presentem-les al Parlament per aportar una resolució en aquest àmbit conjuntament amb tots els grups parlamentaris. Vivim un moment de gran significació, de trans-

condència històrica. Les conseqüències van molt més enllà de la nostra generació, perquè, de fet, també han estat diferents les generacions que han patit el mal funcionament endèmic de rodalies. I, com els deia, Catalunya viu un moment decisiu per reprendre la via del progrés, del creixement. I, per fer-ho possible, Catalunya mereix i necessita moltes coses, entre les quals una mobilitat pública eficient.

També els volia dir que de la meua compareixença no n'esperin ni excuses, ni subterfugis, ni mirar cap a una altra banda. La qüestió és prou destacada perquè tots assumim el deure i el paper que ens toca i que ens ha pertocat en aquest moment. Per això, vull dir a totes les persones que heu suportat contrarietats de rodalies, a tots els catalans que us vàreu mobilitzar aquest dissabte, que el Govern hi és i hi serà. El Govern està absolutament determinat a presentar l'estat, la diagnosi del sistema i les respostes que creu oportunes, convenients per millorar-lo.

Deixin-me abans també que faci una salutació als representants que avui ens acompanyen de les plataformes d'usuaris i de defensa del transport públic, tant als qui avui ens acompanyeu directament en aquesta cambra com als que em consta que ens seguïu a través del Canal Parlament. La vostra lluita a favor de tenir una mobilitat sostenible reflecteix la convicció de país, que tenim com a país, de tenir uns serveis públics de qualitat que ens facin tornar a sentir un orgull profund col·lectiu de tenir un transport públic i un servei de rodalies a l'alçada del país.

Les plataformes sou presents arreu del país –ho vàrem veure el dissabte–: Terres de l'Ebre, Tarragona, Girona, Empordà, Barcelona, Pirineu. Per tant, soc conscient que ens hem trobat una situació que no és ni exclusiva del món urbà ni exclusiva del món rural. És una reivindicació transversal, de fet, de caràcter històric. I el vostre coneixement i compromís converteix aquestes entitats en agents actius de les solucions. I així també m'ho heu traslladat.

Tinc constància de la gran quantitat d'hores que dediqueu a aquest objectiu. Us demanaré –ho sabeu– interlocució constant per fer el seguiment i validar també els avanços que s'aniran produint arran també, espero, del debat de les propostes de resolució. Quan Catalunya té un repte –i en tenim molts– és d'agrair que hi hagi veus a favor de les solucions, que arriben tant de la gent, de la societat civil organitzada, dels experts, dels grups parlamentaris. Jo crec que convé recordar-ho i subratllar-ho.

El nostre país troba a faltar la posició de lideratge que ha ostentat interrompudament durant tres-cents anys. Hi ha camps en els quals havíem estat referència, i el Govern ha assumit –ho deia el president– que ara toca millorar-los sense mirar a una altra banda i acceptar la responsabilitat de la gestió que tenim com a govern. S'han començat a fer passos endavant en diferents camps, i ho haurem de fer especialment en l'àmbit de la mobilitat i en l'àmbit de rodalies. Res del que passa a Catalunya és aliè al Govern, ni mirarem cap a una altra banda quan tenim l'oportunitat de col·laborar i de ser-hi.

El transport públic és el camí perquè Catalunya pugui assolir una mobilitat ordenada, sostenible, eficient els propers anys. No és moment de cercar culpables. No volem mirar enrere, sinó que volem trobar solucions. Des del primer moment la prioritat ha estat, des del primer dia, entendre què estava passant, entendre la situació, fer una bona diagnosi per donar una resposta o respostes encertades. Rodalies transporta el doble d'usuaris que fa només pocs anys, i aquesta circumstància ens obliga a una adaptació, a més a més, colossal, urgent, amb l'objectiu de tenir un servei digne i fiable.

Per tant, començo per la diagnosi, que és absolutament necessària i indispensable. Fa mesos i mesos que s'està corrent per evitar situacions fins i tot molt pitjors que les que ens ha tocat viure aquestes últimes setmanes. Com els deia, rodalies és una gran infraestructura que transporta cada dia centenars de milers de persones, i recuperar-ne el bon funcionament després de dècades de demanar-hi millores, sincerament, no és tan ràpid com el que ens agradaria. Ens trobem davant d'una xarxa

amb deficiències estructurals, d'un funcionament producte dels anys, tant pel que fa a les infraestructures, com apuntava el president, com al material rodant.

Ara és urgent oferir algunes solucions immediates en el curt als usuaris, sense perdre de vista que també caldrà una planificació rigorosa, ambiciosa, per construir un sistema nou i adaptat plenament a les necessitats de futur del país. Les dues coses, actuar en el curt termini i mirada llarga per a la planificació com a àmbit estratègic, les dues, les hem d'abordar com a govern.

Cada dia 400.000 usuaris fan servir rodalies, i cada any més de 117 milions de passatgers utilitzen aquesta xarxa arreu del nostre país. Totes aquestes persones tenen, per part del Govern, un respecte escrupolós, que, al seu torn, la conseqüència concreta és treballar de manera inexorable per trobar les millors solucions. Millorar rodalies exigeix un esforç tant extraordinari com necessari, un esforç ingent al qual ni podem ni volem renunciar.

Tenim en marxa algunes obres estratègiques iniciades per l'anterior Govern d'Esquerra Republicana que resoldran la congestió, per exemple, dels túnels ferroviaris de Barcelona. S'ha començat també, s'han iniciat les obres d'ampliació de les estacions i terminals que en aquests moments estan més saturades, com és el cas de Sants, una infraestructura que ja fa anys que havia superat la seva capacitat operativa.

Amb relació al material rodant, la situació no és senzilla. La manca estructural de trens i l'envelliment dels combois provoquen cancellacions, congestió a les vies i retards reiterats. El Govern saben que hi treballa. Ja hi va treballar l'anterior Govern. Amb l'actual Govern, continuem amb l'adquisició d'aquests nous trens que milloraran el servei de manera substancial. També estem invertint per tenir una millor informació per a la ciutadania, perquè guanyi també en puntualitat i eficiència, i, de l'altra, augmentant la presència policial, insistint en la tolerància zero enfront dels delictes i de l'incivisme.

La diagnosi ens mostra uns quants passius, entre els quals que el nombre de trens disponibles en aquest moment és absolutament insuficient i que alhora també tenim molts combois immobilitzats. De fet, l'estimació que tenim, treballat conjuntament amb Renfe, és que el vint-i-quatre per cent del material rodant inventariat en aquests moments no està operatiu.

També es constata una falta evident de tallers de manteniment i reparació. El túnel de passeig de Gràcia acull catorze trens en hora punta, i el de plaça Catalunya, divuit. La xarxa ferroviària té trams de via única, pendents de desdoblament i nombrosos cisallaments que dificulten l'operativa. El Centre d'Informació al Client, el Centre de Gestió de Renfe, l'Oficina Tècnica de Seguiment d'Adif col·laboren en aquests moments per poder implementar recursos humans extraordinaris per a les necessitats que tenim.

En aquest moment també, dels 264 ascensors i escales mecàniques que hi ha a les estacions de Catalunya, cent nou en aquests moments estan fora de servei. Les incidències s'han multiplicat per 2,5 aquests últims anys, i l'esgotament i la frustració de les persones afectades no només són comprensibles, sinó que resulten del tot raonables i justificades.

La situació que ens hem trobat únicament pot ser explicada si es té en compte un passat a llarg termini i que rodalies no ha estat una prioritat estratègica a Catalunya, però ho hauria d'haver estat i ho ha de ser a partir d'ara. Això permet, crec jo, tenir una diagnosi encertada, que és l'únic camí..., tenir una bona diagnosi és l'únic camí per aproximar i tenir una resposta del tot encertada i adequada.

Per tant, aquests són els deu punts crítics que en aquests moments tenim en el sistema. Manca de material mòbil de rodalies a Catalunya, com els deia, no només en l'estructural i en els nous combois a adquirir, sinó també en aquests combois que no estan en funcionament i que fa que no puguem tenir composicions dobles, sinó que hagin de ser simples, i això és el que fa que en alguns dels serveis, efectivament, les persones vagin en condicions que no són raonables. Manca de tallers de mante-

niment i vies d'apartat i estacionament nocturn. Manca de capacitat dels túnels que creuen Barcelona. Trams saturats, tant sigui per vies úniques que hem de desdoblar com cisallaments que limiten la capacitat i també la dificultat en l'operativa. Manca també de personal de conducció i també personal ferroviari per als tallers.

Descoordinació en la informació al client i necessitats de millora tant del Centre de Gestió Operativa de Renfe com en els equips d'Adif. Manca de manteniment d'elevadors i ascensors i escales mecàniques a les estacions. Nombroses obres –ho detallava el president, jo també en faré detall i hi aprofundiré– d'Adif amb afectacions als usuaris. Estem en aquests moments, com deia el president, aplicant inversions a més de dos-cents punts de diferents característiques, des de grans obres com la Sagrera com petites obres de remodelació i canvis de catenàries. Però, en qualsevol cas, dues-centes intervencions que s'estan duent a terme mentre es va donant servei al servei de rodalies.

El novè punt crític són incidències sobrevingudes que estem tenint per problemes amb la senyalització, circuits de via i altres elements infraestructurals, sobretot derivats d'una manca de manteniment els últims anys, i l'augment del vandalisme, com els deia, que afecta el material rodant a algunes de les estacions i que fa que en algunes ocasions el servei no es pugui prestar tal com caldria.

Això entre els passius. Aquests són els deu punts crítics que tenim en aquests moments a la xarxa de rodalies, però Catalunya també disposa d'actius. I ho dic de manera clara –ho ha dit el president–: el traspàs ajudarà de manera decisiva a satisfer la demanda de tots els que volem una mobilitat pública, competitiva i forta. El primer objectiu del Govern, per descomptat, és que el servei funcioni i que els trens funcionin bé. Això per descomptat; sempre hem tingut i tenim un sentit de responsabilitat que ens interpella i ens ocupa com a govern.

Estic convençuda que, si en els pròxims mesos tothom actua amb la mateixa responsabilitat, el traspàs de rodalies, que ha començat el seu tràmit, serà un impuls definitiu per resoldre la situació. Mai no s'havia arribat tan lluny en el procés del traspàs i, a més, ho hem fet a partir de generar noves confiança amb els responsables, amb els equips de Renfe i Adif del ministeri. Endegar un acord, finalment, va molt més enllà d'escriure en un paper. Requereix que hi hagi complicitat entre tots els actors i, en especial, amb els treballadors i treballadores, amb els professionals encarregats de fer funcionar el sistema.

En els acords històrics en matèries de competències que hem viscut a Catalunya, hi ha hagut gestió compartida i un procés de temps fins a l'assumpció de la competència plena. Això sempre ha estat així. És així. Aquest ho és també. És una cessió de competències importantíssima per a Catalunya. I té, ho repeteixo, una especial rellevància per als catalans i catalanes. I, tal com va dir un conegut líder polític, no de la meva formació, és bo alegrar-nos-en tots quan el país avança.

L'acord signat permet que el Govern de la Generalitat lideri aquesta empresa que gestionarà el servei disposant d'una majoria en el consell d'administració i la seva presidència. I aquest fet no perd ni valor ni sentit perquè a la vegada haguem garantit operativitat en el servei amb un bon acord amb els treballadors i treballadores. Us puc assegurar que, d'una banda, estem davant d'una oportunitat transcendent per culminar el traspàs de rodalies els propers mesos i, de l'altra, que el pacte amb els treballadors i treballadores permet avançar plegats amb millors forces.

Millores a curt termini que són del tot imprescindibles. Des del passat 17 de març s'estan reforçant ja en aquests moments els centres de gestió amb especialistes i tècnics. En concret, s'estan incorporant quatre persones a l'estació del Clot i a l'estació de França, dues a Girona, dues a Figueres, dues a Tarragona, dues a Reus i dues més a Lleida i Pirineus. Avui, 25 de març, s'han posat en marxa set brigades addicionals amb l'objectiu de millorar la informació i el funcionament de les estacions.

Estem agilitzant la gestió i la transmissió d'informació sobre incidències per tal d'aconseguir coordinar d'una manera més ràpida, més eficient, els caps de línia i el

personal de les estacions. Estem incorporant també més personal als trams inicials de les línies, a les capçaleres, que és on s'ha detectat, on es detecten el major nombre d'incidències i d'afectacions. I s'està incrementant amb un total de seixanta-cinc persones el reforç de la comunicació als viatgers a diferents punts estratègics.

Estem implementant –ho deia el president– el nou pla de rodalies 2026-2030. Saben que el pla inicial era 2020-2030, que el compromís era que abans del juliol de 2025 poguéssim tenir a punt aquest nou pla de rodalies, que el que fa és garantir les inversions estratègiques tant en l'àmbit d'infraestructures com també en l'àmbit rodant, que sigui adequat al servei que hem de prestar. Estem executant en aquests moments quaranta actuacions específiques, entre les quals, com els deia, renovació de catenàries, millora de senyalització, supressió de passos a nivell, duplicació de vies, creació de nous ramals ferroviaris i la remodelació integral d'algunes estacions.

S'estan executant obres també per millorar els accessos, escales, ascensors a diferents estacions del territori, i tenim el compromís de recuperar-los amb urgència, de manera que totes estiguin operatives abans de finalitzar aquest any 2025.

S'està renovant, com els he dit també, la flota de combois de manera integral amb aquests cent deu nous trens. El primer tren de la nova sèrie 452 d'Alstom començarà a rodar –en aquests moments està en període de proves– al gener del 2026. La resta s'aniran incorporant a la xarxa de trens a un ritme de tres o quatre nous combois cada mes fins a la finalització d'aquests cent deu nous combois.

La finalització de les obres de l'estació de Sant Vicenç de Calders culminarà el procés que varem iniciar, i que va deixar a punt el Govern de Pere Aragonès, amb les obres del túnel de Roda de Berà. La finalització total d'aquestes obres i de l'estació de Sant Vicenç de Calders culminarà a l'agost del 2025. Serà aleshores quan estarem en condicions d'oferir un servei de freqüència cada trenta minuts entre Tarragona i Barcelona.

Estem iniciant també els tràmits per renovar els rails de la línia R4 entre Vilafranca i Sant Vicenç de Calders, així com els de la línia R2 entre Castelldefels i Vilanova. Al mateix temps, la línia R4 també millorarà el funcionament amb el soterrament, com ha anunciat el president, de les vies al seu pas per Sant Feliu de Llobregat i l'eliminació dels trams de via única en el corredor d'alta velocitat entre la Sagrera i Mollet.

S'ha aprovat també l'ampliació de l'ample estàndard ferroviari al tram entre l'Hospitalet de l'Infant i Castelló de la Plana, i estem implementant el pla integral per a la millora de la gestió de la flota dels trens i l'impuls a la formació del personal. Hem aprovat l'inici de rodalies Lleida i s'estan millorant les freqüències, ampliant la línia R1 perquè arribi a l'estació de Cerdanyola Universitat. I estem treballant per duplicar la freqüència de l'R8 estudiant de manera seriosa estendre-la fins a Vilafranca del Penedès.

Sobre la falta de material mòbil disponible, ja els hi deia que no és només una manca estructural que es pugui compensar amb la compra d'aquests nous combois, sinó que estem treballant i s'ha començat a activar un pla de contingència amb l'objectiu de recuperar el cinquanta per cent d'aquests trens que els hi deia que actualment estan immobilitzats.

Sobre la insuficiència dels tallers de manteniment, ampliarem el taller de Vilanova i la Geltrú, i en construirem de nous a Ripoll, Manresa, Mataró i Sant Vicenç de Calders.

Sobre les deficiències estructurals a la xarxa ferroviària, hem iniciat un procés exhaustiu de planificació de les vies, d'aquelles que cal duplicar perquè són vies simples, i dels cisallaments per tal d'evitar també aquestes complicacions que ens dona en l'operativitat per mitjà de nous salts de moltó.

Sobre la falta de personal de conducció, la Generalitat ha signat ja a hores d'ara tres acords de col·laboració amb escoles de maquinistes i ha posat també en marxa una subvenció específica per ajudar els estudiants a fer front al cost de la matrícula. A més,

s'ha formalitzat un acord de govern interdepartamental amb el Departament d'Educació per promoure conjuntament la professió, en tot el seu ventall, ferroviària.

Sobre incidències imprevistes, també hem pactat un nou programa específic de reposició d'actius. Com els deia, part de la problemàtica, un dels elements crítics del sistema és la manca acumulada de manteniment. I, per tant, cal tenir aquest programa específic de reposició d'actius.

Sobre reformes necessàries d'infraestructures, estem renovant de forma integral carrils en dos trams estratègics: Sant Vicenç de Calders i Martorell, i entre Vilanova i la Geltrú i Castelldefels. Treballant també en l'actualització, com els deia, de les estacions de Sant Feliu de Llobregat i de Montcada i Reixac. Desplegant també una nova configuració de la platja de vies a l'estació de Montcada-Bifurcació. I estem en aquests moments també actuant en la línia R-Aeroport, de Ferrocarrils, i ara començarà també la millora substancial de la línia R3 entre Mollet del Vallès i la Garriga amb la duplicació de vies.

Sobre la congestió dels túnels de Barcelona, un altre dels punts crítics que els he assenyalat al principi, estem en aquests moments treballant per ampliar el marge tècnic per tal de millorar la capacitat i poder arribar fins a vint-i-quatre trens en hora punta. I sobre les problemàtiques d'incidències sobrevingudes, com els deia, estem desplegant aquest programa de reposició d'actius per tenir un sistema més fiable.

Planificació a futur de la mobilitat pública a Catalunya, que ens obliga a tenir un mapa més global, complet, de les diferents xarxes que estan operant i dels diferents serveis ferroviaris que operen a Catalunya. Efectivament, les diferents xarxes i serveis ferroviaris a Catalunya tenen un paper essencial. De fet, constitueixen en la seva globalitat un sistema de transport vital per a la mobilitat urbana, vital també per al desenvolupament de la nostra economia, i sostenible. I ho són no només perquè, com els deia, hi ha una gran part de la ciutadania a Catalunya que els utilitza de manera diària, sinó perquè també representen una alternativa real per assolir una mobilitat eficient, ordenada i sostenible en un futur, i que sigui referència a Europa.

El futur de la mobilitat a Catalunya serà públic o senzillament no serà. El sistema ferroviari de rodalies de Catalunya, per tant, està integrat per xarxa d'ample ibèric d'Adif, operada per Renfe; també per tots els serveis gestionats per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. I aquest sistema complex no només inclou línies d'ample ibèric, com l'R-Aeroport o la nova rodalia Lleida, sinó que també abraça línies operades directament per Ferrocarrils a la seva xarxa pròpia, com, per exemple, la del Vallès, Bages, Anoia, Baix Llobregat, però també amb l'ampliació de la línia L8, que connectarà plaça d'Espanya amb Gràcia.

Des d'aquest punt de vista, les rodalies són o han de ser els serveis ferroviaris d'alta freqüència pensats per connectar les grans ciutats de Catalunya amb les poblacions més properes. Els regionals, en aquest sistema, complementen el sistema de rodalies i cobreixen aquelles necessitats d'aquells ciutadans i ciutadanes que viuen més allunyats d'aquestes àrees metropolitanes i en distàncies superiors, aproximadament, als setanta quilòmetres. Per tant, actualment aquests trens regionals operats per Renfe a través de vies, com els deia, d'ample ibèric d'Adif, connecten les zones com Terres de l'Ebre, Móra d'Ebre, Tarragona, Reus, Lleida, Girona, Vic o Puigcerdà.

Aquest és el marc d'actuació en què el Govern de la Generalitat inicia el traspàs i té la voluntat i l'encàrrec de millorar-ne la gestió.

Els trens d'alta velocitat fins ara són els que circulen per vies d'ample estàndard. Són serveis comercials; per tant, no subvencionats. Aquests serveis, com els trens Avant, ens connecten a grans distàncies, com, per exemple, Barcelona-Madrid, o fins i tot a destinacions internacionals com pot ser Lió. En el model català l'alta velocitat hi té un paper estratègic i ha d'aportar valor afegit amb la connexió amb els principals aeroports de la regió –Reus, Girona, Barcelona. I, a més, l'alta velocitat catalana també ha de contribuir a alliberar el sistema o la tensió que pateix en aquests moments rodalies.

En el mitjà termini, aquestes actuacions els hi estic assenyalant perquè són vitals per a la planificació a futur. L'àmbit de referència que hem de tenir, hi insisteixo, o que tenim des del Govern, és que la mobilitat pública passi a tenir un paper estratègic en el Govern de Catalunya i en les polítiques públiques del Govern de Catalunya.

En els governs de progrés es va insistir molt en el concepte d'euroregió i l'alta velocitat estratègica de connectar Catalunya amb aquesta Euroregió Pirineus Mediterrània, que és una àrea de cooperació i és una àrea de treball i de trobada en un àmbit transfronterer. Connexions com la de Tolosa o Montpeller són especialment importants per a l'interès, el progrés i la competitivitat de Catalunya.

D'altra banda, la tradició ferroviària del nostre país és indubtable. Recentment, hem presentat també la primera fase del projecte del tramvia del Camp de Tarragona, el Tramcamp, que beneficiarà Vila-seca, Salou, Tarragona. I, a més, estem estudiant també la viabilitat d'altres projectes com el de Bages, Terres de l'Ebre, Sabadell, Castellar o el de comarques gironines.

Explorem aquesta via de desenvolupament d'un país de trens, on els trams es sumen a Ferrocarrils, es sumen a rodalies, als regionals, cremalleres o metro.

En el llarg termini, les obres que Catalunya té l'encàrrec d'iniciar són les línies de ferrocarrils orbital i eix Ferroviari. La línia ferroviària orbital és el sinònim del Quart Cinturó i acabarà la connexió de la Catalunya, ciutat de ciutats, perquè significarà una millor connexió amb milions de persones. I, d'altra banda, l'eix Transversal Ferroviari significarà un pas endavant contundent, tal com en el seu moment ho van ser l'eix Transversal i el seu desdoblament.

Cal tenir en compte que un aspecte fonamental del model ferroviari català és també la seva potència intermodal. I aquests serveis ferroviaris que els hi estava dibuixant a futur –rodalies, regionals, alta velocitat– no operen de manera independent ni desconnectada, sinó que es complementen entre si i també dibuixen, configuren una xarxa integrada i capillar amb el transport públic per carretera. El transport públic per carretera ja és un actiu, coopera amb el bon funcionament i desenvolupament de tot aquest sistema.

És per això que la creació d'estacions intermodals que integren serveis ferroviaris i autobusos, com els que ja existeixen a Girona, Barcelona-Sants, Lleida i la futura estació de Sagrera, així com les que tenim previstes al Camp de Tarragona, facilitarà aquesta interconnexió i interoperativitat i facilitarà connexions més àgils i eficients. Per tant, a Catalunya, trens, tramvies, trens tram, busos i metro formen part d'un tot articulat com a sistema.

El missatge polític que els vull traslladar –i amb això finalitzaré– amb claredat a aquesta cambra és que estem en aquests moments des del Govern iniciant els canvis necessaris –en aquests vuit mesos que portem de govern– per convertir la mobilitat pública, com a gran servei públic, en un factor estratègic del Govern de Catalunya i que, en conseqüència, hi hagi la dedicació, hi hagi les inversions, hi hagi l'atenció que requereix un sector marcat de manera clara pel Govern com a estratègic.

El Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica és plenament conscient de la profunditat de les reformes que hem d'assumir, de les múltiples obres que tenim en marxa en aquests moments, de l'inici del traspàs de rodalies, que ens configuren, certament, un escenari d'alta complexitat. Però és en aquest context on pensem que tots tenim el deure de trobar solucions eficients per garantir la mobilitat diària dels catalans i catalanes.

Els hi puc assegurar que el Govern hi serà de manera incansable i compromesa. Vull agrair les aportacions constructives, propostes de millora que m'han fet arribar des de les plataformes, dels grups parlamentaris en aquests dies.

Amb totes aquestes actuacions que us he volgut avui presentar amb detall, el sistema català de mobilitat pública esdevé un element clau, estratègic del país. I, en aquest context, el compromís del Govern amb el traspàs de rodalies és absolut.

I és precisament des d'aquest marc des d'on el Govern ha començat a treballar amb aquest objectiu d'assolir en un futur proper un sistema de transport públic modern, eficient, plenament adaptat a les necessitats que tenim com a catalans i catalanes i gestionat des de Catalunya.

Hem traslladat al Govern d'Espanya, al ministeri, la urgència de col·laborar, d'aportar solucions i que el traspàs es faci en paral·lel a una actuació rotunda de tot el sistema de mobilitat pública català i que les inversions són del tot necessàries.

El model català ha estat i està centrat en uns serveis públics forts, eficients. El model català ha tingut, en la seva llarga tradició, una característica pròpia: que el benefici només té sentit si reverteix en la majoria.

Totes aquestes circumstàncies de la nostra identitat fan que Catalunya tingui ara una necessitat imperiosa: que la mobilitat pública tingui un caràcter estratègic per al nostre país. I que tinguem també la capacitat d'entendre que aquest és un canvi colossal, que aquest plantejament significa en el futur compartit del nostre país, de tots els catalans i catalanes, un projecte on puguem col·laborar. I que espero, per tant, que, en el debat que tindrem avui en les propostes de resolució que puguin presentar, puguem cercar aquest camí conjunt en benefici del conjunt de catalans i catalanes.

Moltíssimes gràcies.

El president

A continuació, prosseguim el debat amb les intervencions dels representants dels grups parlamentaris per tal que puguin fixar el seu posicionament, per un temps màxim de quinze minuts per cada grup. Té la paraula, doncs, en primer terme i en nom del Grup Parlamentari de Junts, el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé. Doncs gràcies, president Rull. President, conselleres, consellers, diputades i diputats... Consellera Paneque, des del dimecres de la setmana passada, en què vam demanar la seva dimissió –que la seguim demanant–, fixi's com ha anat el sistema de rodalies.

El mateix dia hi va haver incidències a l'R2 sud, a l'R14, 15, 16 i 17. Al vespre hi va haver retards importants en l'alta velocitat a Barcelona. L'endemà, matí i tarda, hi va tornar a haver incidències en el corredor sud. El divendres vam saber que hi ha un centenar d'escales mecàniques que estan fora de servei des de fa mesos. El dissabte hi va haver les manifestacions, però hi va tornar a haver incidències a l'R2 sud, a l'R14, a l'R15, a l'R16 i a l'R17. El diumenge hi va haver incidències importants als regionals R15, a l'estació de Pradell de la Teixeta.

Jo vaig deixar de mirar, ho vaig deixar de mirar, perquè fixi's que el problema del caos de rodalies és dels pocs en aquest país que segurament no necessita ni que donem dades, perquè tothom sap que és un absolut desastre. Tot i així, n'hi donaré una –i ha sortit abans–: el 2024 hi va haver de mitjana trenta-una incidències al dia. Aquestes incidències van provocar que quatre mil persones es veiessin greument afectades, de mitjana, cada dia.

I vostès, la seva recepta és que hem de tenir paciència. Doncs, miri, no hem de tenir paciència, perquè al final això el que representa, per exemple, és la pèrdua de 120.000 jornades de treball el 2023, segons la cambra de comerç, la pèrdua de 3,2 milions de productivitat cada dia, segons Pimec, i, el que és més greu, gent jugant-se la vida caminant per les vies.

Per tant, no és d'estranyar que en el nostre país, un país petit, tinguem nou plataformes ciutadanes –nou– que defensin els trens. I, per cert, aprofito per saludar-les i per agrair-los la bona feina que fan.

I el problema de tot plegat, quin és? El problema és clar: és la desinversió en infraestructures de l'Estat espanyol. Que és una desinversió que és crònica i que és premeditada, com ja ha reconegut fa pocs dies el socialista José Zaragoza. Són 51.000 milions d'euros, que no és una xifra que sigui un caprici dels independentis-

tes. El setanta-cinc per cent en els darrers deu anys, d'aquests 51.000 milions d'euros, són de tema ferroviari. Però no només això. Això vol dir menys hospitals, vol dir menys escoles, vol dir no poder lluitar adequadament contra la sequera i vol dir no poder invertir en habitatge públic. En definitiva, vol dir que se'ns està ensorrant el país per culpa de la desinversió de l'Estat espanyol.

L'últim quilòmetre de via de rodalies va ser del 1977. Promeses d'inversions milionàries, les que vulgui: Zapatero, 4.000 milions d'euros, en va executar un catorze per cent; Rajoy, 4.200 milions d'euros, en va executar un sis per cent. Del 1990 al 2018, de tota la inversió que es va fer a rodalies, a tot Espanya, el cinquanta per cent va anar a Madrid; només un disset per cent va venir a Catalunya. Amb dades de Renfe i Adif, en quinze anys a Catalunya s'ha executat menys del vint-i-cinc per cent del que s'havia pressupostat. A Madrid, més del cent cinquanta per cent. Això són 250 euros per català i 907 euros per madrileny.

Renfe –Renfe, amb e d'Espanya–, si em permeten la metàfora, és com un pop malèfic, monstuós amb el cap a Madrid, evidentment, que amb els seus tentacles en forma de vies de tren el que fa és que ens oprimeix i ens ofega. I això, en una Espanya que, en lloc de posar-nos trens, el que ens posa són frens. Frens, sí, sí; frens al nostre desenvolupament i frens al nostre progrés. I vostès, els socialistes, el que fan és dir que això és culpa dels governs anteriors. Doncs de cap manera. Des del 2018 fins al 2025, els presidents de Renfe han tingut el carnet del PSC. La ministra de Transports durant tres anys va ser l'exalcaldessa de Gavà. En el traspàs fals, sense vies i sense trens, del 2010, el secretari era el senyor Manel Nadal. En aquests moments, torna a ser el secretari el senyor Manel Nadal.

No hem escoltat cap mena de retret al Govern central per part de vostè, president –cap mena de retret. Vostès només el que fan és callar, (*aplaudiments*) callar i votar-hi sistemàticament en contra quan nosaltres, aquí al Parlament, reclamem que ens paguin les inversions pendents.

I el que tenim en aquest moment és un país amb unes obres que són un absolut desgavell, perquè no es van consensuar en el seu dia al pla 2020-2030 amb el Govern de la Generalitat. Per exemple, el Corredor Mediterrani: en lloc de fer una via separada de mercaderies, que és el que tocava, no, el que es fa és un nyap amb el tercer carril situant-lo a sobre de la via de rodalies de passatgers, perquè quan entri en funcionament empitjori encara més el col·lapse i la saturació que tenim.

L'obra de Roda de Berà és un túnel de quatre-cents metres que ha comportat un tall de cinc mesos. El 2015, a Saint-Moritz, a Suïssa, una obra exactament igual, saben com la van gestionar? Quatre-cents vuitanta-nou metres. Van tallar només els caps de setmana. Hi ha un vídeo a YouTube preciós en què el seu cap d'obra ho explica amb tot l'orgull, que ells el divendres al vespre desmuntaven les vies, desmuntaven les instal·lacions, el dissabte dinamitaven, recollien tota la runa i el diumenge tornaven a muntar les vies, tornaven a muntar totes les instal·lacions i el dilluns al matí tornaven a passar els trens fins al divendres. Aquest és el país que jo vull. Aquestes són les solucions del país que jo vull, i no pas l'obra de Roda de Berà (*aplaudiments*), que, a més a més, ha tingut un pla alternatiu de transport que no ha posat l'usuari al centre, que ha fet que la gent s'hagi d'espavilar fent una gimcana, que ha fet que la gent hagi de muntar les plataformes, les seves pròpies webs, les seves pròpies apps per autoinformar-se, perquè el Govern no està fent la feina. Una obra de Roda de Berà que ha fet que l'obra de duplicació de l'R3 se'n vagi gairebé un any enllà.

I davant d'això, què veiem nosaltres? Doncs un govern que està desaparegut. I vostè, senyor Illa, vostè, president Illa, ha tardat un mes, vint-i-cinc dies a comparèixer des del desastre de Cunit, del cap de setmana fatídic de l'1 de març del Carnestoltes, en què, per cert, cap membre del seu Govern no va aparèixer. I veiem un govern també que és un govern submís i feble. I ho és davant de les negociacions amb Adif, amb Renfe, amb el *ministerio*. És un govern que no ha presentat un pla de

xoc contundent, amb mesures eficients. Les trobarà en les nostres propostes de resolució. És un govern que ha claudicat davant de la vaga, de la vaga amb biaix polític de Renfe, per uns drets laborals que es podien assegurar totalment segons l'estatut dels treballadors subrogant-se en una empresa totalment catalana.

Una claudicació davant d'aquesta vaga de biaix polític de Renfe que el que ha fet és diluir encara més un traspàs que és un fals traspàs. És un traspàs, el que vostès tenen pactat amb Esquerra Republicana, en el qual no hi ha concretats ni els terminis ni els diners; en el qual segueix operant Renfe; en el qual segueix sent titularitat de les vies Adif, fins i tot de l'R1; en el qual tindrem una empresa que és una filial del Grupo Renfe; en què té dret de veto l'Estat espanyol en les decisions estratègiques; en què la Generalitat tindrà minoria dintre de l'empresa –49,99 per cent. Jo els hi pregunto: vostès, en la seva vida privada, mai entrarien en una empresa en fallida en minoria? (*Aplaudiments.*) Doncs això és el que estan fent vostès amb el nostre país, entrar en minoria en una empresa en fallida.

I davant de tot això, davant d'aquest traspàs, nosaltres, Junts per Catalunya, el que proposem –i està en les nostres propostes de resolució, som propositius– és un traspàs que sigui integral, no només de rodalies, sinó de tots els serveis Avant i els serveis regionals que operen íntegrament a dins del nostre país. Que sigui un traspàs que tinguï els recursos de les inversions pendents, de l'operació, del manteniment; que sigui un traspàs que estigui calendaritzat com a màxim dintre d'aquesta nostra legislatura i que sigui un traspàs, evidentment, cent per cent català.

I per què cent per cent català? Doncs perquè nosaltres el que necessitem és fer política ferroviària. Nosaltres no volem el traspàs perquè ens vagin passant al llarg dels anys via a via, de mica en mica. De cap manera. Nosaltres necessitem «ressestar» el model. I per això diem que el model que vostès tenen pactat amb Esquerra Republicana, el seu traspàs és un traspàs que no és un traspàs; és un mal pas, perquè no ens apropa cap al traspàs, ens allunya de cap allà on hem d'anar.

Nosaltres el que volem és fer un model de la mà d'Ifercat i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que és un model d'èxit, degudament reforçades. Evidentment que sí, això passa per la formació, per impulsar la formació, primer, de maquinistes. Renfe té set-cents maquinistes a Catalunya, dels quals dos terços són de fora de l'Estat espanyol, i cada any ens en marxen tres-cents. A més a més, amb una mitjana d'edat altíssima. Això no pot ser. No ens ho podem permetre. Els hem de formar nosaltres. Hem de formar també personal de manteniment i enginyers. I això no vol dir tenir molta gent, perquè, en el marc de la liberalització europea, el que cal és tenir el control des de l'Administració, el que cal és tenir talent, un grup reduït de gent potent que controli des de l'Administració, i a partir d'aquí poder fer entrar altres operadores en el servei.

I l'altre dia, consellera Paneque, li vaig fer una broma que a vostè la va ofendre, li vaig dir que no calia que organitzés cap «renferendum» per saber què en pensen els catalans, de la Renfe. Doncs, miri, té la resposta en el seu últim baròmetre: els catalans, en índex de satisfacció, posen a Ferrocarrils de la Generalitat un notable, mentre que a la Renfe li posen un suspens. Perquè a nosaltres tot el que sigui Renfe no ens interessa. Nosaltres el que volem és fer fora la Renfe de Catalunya. (*Aplaudiments.*)

Nosaltres el que volem és poder fer, com deia, política ferroviària. I això, què vol dir? Poder fer una planificació amb la vista posada al 2050, poder abaixar els temps de trajecte, poder incrementar la freqüència dels nostres trens, amb un model que sigui integrat, que sigui integral, que sigui intermodal, un model que sigui mallat, que treballi en pro de la cohesió territorial, un model que sigui policèntric, lluny del model de Renfe, que és un model radial, que es basa en que tots, haguem d'anar on haguem d'anar, hem de passar sempre per Barcelona i pels colls d'ampolla de Barcelona.

A Barcelona tenim dos túnels ferroviaris convencionals: el de passeig de Gràcia i el de plaça Catalunya. El de plaça Catalunya, sap quan es va construir? Es va planificar el 1967 i es va construir el 1972. Està absolutament col·lapsat. Sap quants habitants tenia Catalunya en aquell moment? Quatre milions i escaig. En aquest moment en tenim 8 milions.

Tenim un sistema ferroviari amb unes infraestructures que estan planificades de quan teníem la meitat de població que en aquest moment. Nosaltres necessitem projectar el tercer túnel de Barcelona. Necessitem connectar els Vallesos, necessitem resoldre l'R1 del Maresme. Necessitem poder resoldre el corredor sud. Necessitem fer un cop de destrat en positiu al mig del país amb l'R3, duplicar la via i fer que sigui un eix vertebrador que ens connecti amb Europa i que doni cohesió territorial i progrés a les comarques centrals i al Pirineu. I necessitem «ensamblar» bé les mercaderies ferroviàries del nostre país.

Nosaltres necessitem projectar i necessitem planificar. I en un país com és el nostre, quan t'impedeixen projectar, quan t'impedeixen construir, que és el que ens està impedit en aquest moment l'Estat espanyol, perquè ens agafa, ens xucla els recursos per poder construir, el que hem de fer, la millor denúncia és planificar.

I planificar, com? Doncs planificar amb ànima nacional, com ho va fer Prat de la Riba en el seu dia amb la Mancomunitat de Catalunya. Planificar amb autoestima, amb l'autoestima i l'empenta dels pioners catalans que van fer el primer ferrocarril de tota la península, el de Mataró. Hem de planificar i hem de projectar tenint la nació en el cor i el país al cap.

President Illa... President Illa –president Illa–... *(Pausa.)* Gràcies. President Illa, vostè tot sovint el que diu és que ara cal gestionar; cal gestionar, que ens deixem de falòrnies, que ara cal gestionar. Doncs, miri, no es pot gestionar de cap manera, res bé ni adequadament sense defensar la nació. I ni vostè ni els seus no defensen la nació, ni aquí, ni a Madrid, ni a Perpinyà. No la defensen. I li diré més: si volem tenir la millor gestió, si volem tenir la gestió del país que ens mereixem, el que necessitem és la independència. I jo a vostè no li demanaré que defensi la independència. De fet, crec que ja anirà venint cap a la independència. De fet, crec que ja comença a estar força convençut que amb l'autonomisme, vostè, amb aquesta primera gran crisi que està patint el seu Govern, no pot governar ni per als seus votants. I ja anirà venint cap a la independència. *(Aplaudiments.)* Però, en qualsevol cas, hi insisteixo, president, jo avui no seré tan agosarat com per demanar-li que defensi la independència; d'això ja ens en cuidem nosaltres, de la independència. Però el que sí que li demanaré és que almenys defensi la nació.

Moltes gràcies.

El president

Tot seguit, en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula la diputada senyora Ester Capella i Farré.

Ester Capella i Farré

Bé; bon dia de nou. I també saludo, en aquest cas, les associacions d'usuaris i de defensa del transport públic que ens acompanyen com a públic, però també que ens estan seguint pels mitjans de comunicació.

Bé; molt honorable president, consellera Paneque, doncs, els esperàvem i els esperàvem de la mateixa manera que la ciutadania d'aquest país continua esperant entre la resignació, la impotència i la indignació. I esperàvem i trobem a faltar les explicacions a una situació de caos ferroviari permanent. Perquè vostè, president, ha dit «principi de realitat», i jo li dic: i la Catalunya del demà –la Catalunya del demà– no l'hem vist dibuixada, sinó que aquesta Catalunya que avui ens han relatat és la Catalunya que fa anys i panys s'està dibuixant i s'està dissenyant des de fa temps des de la conselleria de Territori i des del Govern de la Generalitat de Catalunya. I no s'escudin en les obres; les obres no poden ser l'excusa del mal funcionament d'anys i panys de rodalies.

Per tant, els trobem a faltar com a govern del país. Vostès deixin de mirar... Els hi he dit moltes vegades: han de triar entre Catalunya i Espanya. Estan governant Catalunya i han d'exercir de govern de Catalunya, un govern que se sàpiga plantar allà on toca i quan toca, un govern que defensi els interessos d'una ciutadania que dia rere dia pateix greuges, caos, despropòsits, i que tenen noms i cognoms, i els noms i cognoms els hi diré fins que no pugui més: són Renfe i Adif. No és el Govern de Catalunya, no és el president de la Generalitat, no és la consellera Paneque; és Renfe, és Adif i, per extensió, el Ministeri de Foment, de Transport i el Govern de l'Estat. Per tant, exerceixin de Govern de Catalunya.

Perquè ens entenguem, consellera –i, per extensió, president–: han de fiscalitzar la deixadesa de funcions que fan Renfe i Adif, i d'això se'n diu «transparència» –vostè ha parlat de transparència, president. Fiscalitzin Renfe i Adif, i facin pública aquesta fiscalització. Vostès, això, no ho estan fent. Vostès han de garantir la defensa dels interessos de Catalunya i la seva gent, la seva ciutadania, davant situacions que són d'abús de poder, de xantatge i d'indefensió permanent del conjunt dels ciutadans. (*Aplaudiments.*) Vostès han d'exigir les responsabilitats allà on toca i allà on pertoca. No es mirin vostès al mirall, no són el Govern de l'Estat. Per tant, assenyalin, perquè és veritat que fa falta que facin això. I si no ho fan, doncs no ens tindran al costat, no els acompanyarem, perquè vostès han d'assumir les responsabilitats que tenen, no les altres responsabilitats.

I estar al costat de la gent no és fer un tuit, consellera; no és dir a la gent que estem al costat dels usuaris i de les usuàries i entenem el que els hi passa cada dia quan estan a l'andana d'un tren. Un govern està al costat i pica pedra per buscar les millors solucions a rodalies. I quan dic «vostès» em refereixo al Govern del PSC.

Vostès tenen una manera d'entendre l'autogovern –ja ho sé, que no és igual que la nostra– de Catalunya subordinada als interessos de l'Estat espanyol. No hem sentit una sola queixa adreçada a aquells que són els responsables de tot el que ens ha passat. I aquesta relació de subordinació no és el que li convé al país, no és el que li convé a Catalunya, no és el que ens convé als ciutadans d'aquest país. El que cal és garantir els drets i les llibertats dels ciutadans. I el dret prioritari, del que estem discutint avui aquí, és el dret a la mobilitat, el dret a la mobilitat de centenars de milers de ciutadans, de catalanes i catalans, que cada dia s'han de desplaçar per arribar al seu lloc de feina i no arriben a l'hora, per assistir a les classes, per anar al metge, per tornar a casa, per sopar a l'hora a casa, per poder llegir un conte als seus fills. Els hi cal determinació, els hi cal més ambició.

Vostès no actuen responsablement quan fan això, tant perquè fan de para-xocs per la incompetència de Renfe i Adif com perquè no exigeixen les responsabilitats a qui pertoca. Confraternitzar no vol dir solucionar el problema als ciutadans del nostre país. El Govern del PSC s'ha de desacomplexar, ha de complir els acords, els ha de complir íntegrament. I no es desvien del camí que hem traçat. I si no ho saben fer, ja saben què toca: apartar-se.

El traspàs és la solució, i vostès ho saben –això sí que ho han dit. Per Esquerra Republicana, els trens són la prioritat. El traspàs, la solució; els trens, la prioritat. I, per tant, prioritzar l'assoliment d'un sistema ferroviari integral, digne, sostenible per a Catalunya serà i és el cavall de batalla d'Esquerra Republicana aquesta legislatura, pel que representa per al nostre país, per com cus i recús el nostre país, com l'equilibra territorialment i perquè genera equitat de veritat per al conjunt dels ciutadans del nostre país.

I el PSC-PSOE –o PSOE-PSC– sap que per Esquerra Republicana els trens són la prioritat i que, a més a més, no defallirem perquè vostès també tinguin com a objectiu, doncs, que acabi sent la seva prioritat. I el que ens passa en el mentrestant és que ja no podem esgotar més el temps de la gent. I jo no renunciaré a parlar del temps de vida que se li roba a diari al conjunt dels ciutadans i ciutadanes del nostre país. Perquè, darrere d'aquestes vulneracions reiterades del dret a la mobilitat, hi ha

el temps de vida dels ciutadans, de la feina, de la salut de milers i milers de persones a Catalunya. Ens roben temps de vida i ens roben també prosperitat econòmica.

Quan els trens no van, es perjudiquen els ciutadans, però també es perjudica el conjunt del país. Per tant, quan el Govern, Renfe i Adif parlen d'incidències a la lleugera, han de pensar que, darrere de cada demora, de cada greuge, de cada desinformació, hi ha persones, persones que en pateixen les conseqüències físiques i psicològiques a les seves vides.

I en pateix també, com deia, la prosperitat econòmica del nostre país. I per què ho dic? Doncs perquè, quan Esquerra Republicana va ser el partit que va prioritzar posar sobre la taula la necessitat de culminar efectivament el traspàs integral de rodalies a la Generalitat de Catalunya, ho vam fer convençuts, plenament convençuts, que era i és l'única manera per acabar de solucionar els problemes de rodalies i regionals que afecten i condicionen diàriament la vida de la gent.

Perquè les causes ja les sabem tots: incidències que cal buscar en dècades de desinversió a Catalunya i d'una mala gestió del Govern de l'Estat espanyol, sigui quin sigui el seu color –és igual el PSOE o el Partit Popular. I les conseqüències d'aquestes incidències les pateixen els de sempre: el conjunt dels ciutadans als que vostès haurien de servir i defensar. Les pateixen quan arriben tard a la feina perquè el seu tren arriba més de trenta minuts tard, quan volten per l'estació amunt i avall sense saber si podran arribar a sopar amb la família, quan no poden anar al cinema perquè el tren que estava anunciat de cop i volta desapareix de la pantalla. I vostès pensen en aquestes persones quan s'asseuen amb Renfe i amb Adif, amb els responsables?

Doncs miri, jo ho dubto, perquè referint-me... Per exemple, unes declaracions del senyor Antonio Carmona, quan al novembre passat, de forma eufòrica, deia: «Ara sí, a Renfe ens sentim acompanyats pel Govern.» Bé, abans, segurament, quan hi havia el Govern republicà, no els acompanyàvem; en tot cas, com es diu en castellà, *les afeábamos* la conducta i els hi exigíem (*aplaudiments*) les responsabilitats que tocaven i que els hi pertocaven. Vostès són en aquests moments el Govern de qui dia passa tren empeny, quan el que realment hauríem d'estar fent és exigir canvis, responsabilitats i ser un autèntic corcó davant de Renfe i Adif en la seva empresa diària per fer-nos tan difícil la vida diàriament.

És en aquest context de desinversió crònica, estructural i de maltractament per part d'Adif i Renfe que des d'Esquerra Republicana demanem també que es deixin de semblar dubtes interessats respecte a aquest traspàs, qüestionant tant la seva conveniència com la seva efectivitat. Esquerra Republicana hem situat la problemàtica de rodalies al centre i hem aportat la solució. Si som aquí és perquè això avanci, perquè això funcioni i perquè acabi derivant en la millora del servei al conjunt dels ciutadans i ciutadanes. Però és evident que sabem i coneixem la complexitat tècnica. No val a dir que es pot fer un traspàs de forma immediata, perquè no podríem fer funcionar els trens. I, si es podia fer, no sé per què no ho van fer alguns el 2010, quan podien en aquell moment expulsar Renfe de la gestió de rodalies. (*Aplaudiments.*)

Convindria, per tant, que les solucions proposades no haguessin de topar amb obstacles addicionals que responguen només a interessos partidistes. Al PSC li demanem, al Govern del PSC, que sigui lleial a Catalunya, que defensi Catalunya, que governi per Catalunya, que el Govern l'ha de governar aquí, i no governen a Madrid. I a Junts, que vinguin amb nosaltres, que ens acompanyin en el traspàs efectiu. Els hi deia abans: si tan fàcil va ser, per què el 2010 vostès no van expulsar Renfe de la possibilitat de continuar gestionant rodalies? Perquè no es podia fer en aquell moment, i vostès també van declinar poder-ho fer.

I ens agradaria que aquest traspàs fos imminent, i tant! Però els hi he de reconèixer també que nosaltres, per sobre de tot, volem que les coses passin, que siguin possibles i que acabin sent una realitat i, a més a més, que no hi hagi cap govern que tingui la temptació de revertir-les. I, sí, per arribar a l'operadora pública de la Generalitat de Catalunya, que gestionarà el servei, i que sigui cent per cent de capital

català –això també passarà. Deixi'm que digui que, si en algun moment hi ha algun partit que té una altra solució millor al traspàs integral de rodalies, estem esperant que ens ho diguin. I faig una afirmació: Esquerra Republicana no té cap interès ni en que Renfe es quedi ni que continuï Adif a Catalunya, i és clar que tampoc tenim cap interès en assegurar-nos en cap de les cadires dels consells d'administració de Renfe ni Adif. *(Aplaudiments.)*

Recapitulo. Per una banda, li hem exigit responsabilitats, les que pertoquen a cada part: el Govern en té unes, i qui té la responsabilitat real..., ja els hi he dit qui la té. Però també, per altra banda, l'hi hem apuntat, i els hi recordem, i els hi hem llegat la solució, que és el traspàs integral de rodalies a Catalunya. Ara bé, som conscients, com deia, que, en el mentrestant, aquesta immediata requereix determinació i ambició en les solucions, que donin respostes als greuges que cada dia pateix la ciutadania a conseqüència dels problemes diaris de la xarxa ferroviària.

Seré sintètica perquè se m'entengui, i veuran que les nostres propostes de resolució aprofundeixen en allò que ara resumim amb el què i amb el com. El què: imprescindible que s'inverteixi més i millor en rodalies i regionals. Per una banda, s'executin les inversions pendents del vigent pla de rodalies; per l'altra, s'ampliï l'abast del pla de mesures urgents de rodalies de Catalunya, que és totalment insuficient. És intolerable, és inadmissible que el sistema sigui poc fiable i que una persona hagi de renunciar a agafar el tren per la impossibilitat d'organitzar-se la vida. Necessitem unitat d'acció en mans de la Generalitat de Catalunya en la gestió de la infraestructura i en l'operació del servei. Imprescindible que es compleixin els horaris, s'augmentin les freqüències, es comprin nous trens. No cal que ens quedem aquests que el 2030 ja estan obsolets. A Madrid no els volen, aquí tampoc. *(Aplaudiments.)* Es dignifiquin les instal·lacions o es millori l'atenció a les persones.

Hi ha nombroses informacions que aporten dades respecte al grau d'execució de Renfe i Adif. Potser el 2025 arribem al cinquanta per cent d'execució –ho veurem–, però, de moment, Catalunya ha patit, i continua patint, una discriminació inequívoca pel que fa a l'execució pressupostària. I la xarxa convencional, la de rodalies i regionals, ha estat la gran oblidada. Per una banda, es castiga Catalunya i, per l'altra, es castiga la majoria de la gent. I el que cal és invertir més. Efectivament, aquesta és la recepta, però el com passa per fer-ho també d'acord amb les persones usuàries dels serveis i no donar-los l'esquena. És imprescindible posar els ciutadans, les ciutadanes, els usuaris en el centre de les decisions.

I no s'hi val, perquè és moralment reprovable i d'una irresponsabilitat impròpia, excusar qualsevol de les incidències o despropòsits en la situació de les obres que tenen lloc a la infraestructura ferroviària. Que les estacions estiguin brutes, en mal estat, que aconseguir la més mínima informació fiable sigui una utopia, que el retard sigui la norma i no l'excepció, etcètera, etcètera, no és atribuïble a les obres. No valen més excuses. I a sobre hem d'aguantar de tant en tant la fanfarroneria d'alguns responsables polítics de Madrid; sense anar més lluny, el ministre de torn. Per tant, més inversió, més ambició.

I ho torno a resumir: en primer lloc, exigim que el seu Govern doni explicacions i assenyali els responsables, i també exigim que aportin solucions immediates, sense perdre de vista que tan sols hi ha una única sortida, l'única solució possible. No n'hi ha d'altra: el traspàs integral de rodalies. Esquerra Republicana som aquí per trobar solucions als problemes de la ciutadania, no per donar cobertura a les seves excuses. El traspàs és la solució. Jo els hi demano que s'arremanguin i que facin la feina.

Gràcies.

El president

Gràcies, honorable diputada. A continuació, en nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula la diputada senyora Àngels Esteller i Ruedas.

Àngels Esteller Ruedas

Gràcies, senyor president. Senyores i senyors diputats, vull també saludar totes les plataformes d'usuaris afectats que ens acompanyen avui. I des del Grup Popular lamentem profundament aquesta situació que estan vivint, perquè, veritablement, la situació caòtica de rodalies –retards, cancel·lacions, falta d'informació– és el malson per a totes aquelles persones –més de 400.000 usuaris diaris– que veuen que no arriben al seu treball, que no arriben al metge, que no poden organitzar la seva vida. Però aquesta situació té un impacte real individual a totes aquestes famílies, però també té un gran impacte a l'economia. Es perd productivitat, es perden hores de treball, es perd també possibilitat d'arribar als llocs de treball. I, per tant, des d'aquesta visió té un gran impacte.

Jo li voldria preguntar, a la consellera, si han valorat aquest impacte. Saben quantes hores de treball s'han perdut? Saben quantes persones estan afectades? Aquesta és una situació gravíssima a Catalunya, que no podem pensar que només es pot pal·liar amb una justificació i després també amb un retorn de diners. A aquest impacte hi ha de fer front la Generalitat de Catalunya.

I pensem que rodalies, en aquest sentit, és el resultat d'una gestió absolutament ineficient, on hi ha més política que gestió. I ho hem pogut comprovar en el debat que avui s'ha produït. Es ven el traspàs de rodalies com si fos la gran oportunitat per millorar la gestió de Catalunya.

El Partit Popular no estem tan centrats en qui gestiona, sinó en qui és el competent per gestionar. I, des d'aquesta visió, entenem que molts dels partits que avui parlen i que fan un enfrontament directe amb l'Estat..., veiem que utilitzen rodalies i ho han fet durant molts anys per fer una confrontació amb l'Estat i generar aquesta polèmica permanent. Sobra política a rodalies, excés de política identitària, i s'ha de posar l'accent en la gestió, que és la clau per la qual es pot fer una bona planificació i una bona programació d'inversions, que és el que veritablement es necessita a Catalunya.

Però, abans de centrar-me en el nucli del problema de rodalies, vull centrar-me en el que és la mobilitat, en el context del problema estructural de mobilitat que tenim a Catalunya, on hi ha un col·lapse absolut en totes les àrees metropolitanes i especialment a l'àrea metropolitana de Barcelona. Hi ha una manca d'estratègia integrada que englobi tots els nodes de transport –el ferroviari, els autobusos, els vehicles privats–, que ha provocat un gran desequilibri, que repercuteix de manera molt directa en tota la viabilitat de rodalies. Hi ha una gran confusió entre la gestió de la mobilitat urbana i el transport interurbà, que ha generat unes polítiques absolutament contràries i ha generat una sobrecàrrega a rodalies.

I tenim un problema estructural que cal resoldre. I després tenim unes polítiques d'esquerres que l'han aguditzat, perquè s'ha fet una política molt agressiva en contra del vehicle privat. Una política que veritablement ha reduït..., i moltes restriccions als accessos de la ciutat, amb peatges caríssims, amb zones de baixes emissions, sense que hi hagi una planificació real ni una política alternativa de transport públic que doni ressò, solucions a tots aquests temes. Per tant, està el transport públic saturat. A les hores punta, és impossible incrementar el que és l'ús del transport públic, però, en canvi, hi han aquestes polítiques agressives contra el transport privat, que són absolutament perjudicials.

M'ha sorprès que la consellera digui que la mobilitat a Catalunya serà pública o no serà. Doncs, miri, ha de ser pública i privada, i la gent ha de tenir dret a elegir si vol pública o privada. I vostès han de garantir les bones condicions perquè això sigui així. Amb col·laboració publicoprivada, amb tots els agents i amb tots els operadors, però és absolutament necessària, aquesta política on sobra ideologia i falta molta més planificació i bona gestió. És una política absolutament deficient que ens porta avui a estar aquí en aquest debat.

Per tant, des d'aquesta visió, des del Grup Popular abordem que la situació és absolutament urgent. Volem abordar aquest debat des d'un esperit constructiu, posant l'accent en el que són les causes, però també buscant solucions i buscant l'epicentre per sortir d'aquesta crisi tan greu que està afectant tantíssimes persones, perquè entenem que és una situació absolutament alarmant. Aquí hi han cinc línies de rodalies absolutament col·lapsades, que superen el cent per cent d'ocupació en les hores punta: l'R1, 2, 2 sud, 3 i 4.

Això no només genera una gran incomoditat a tots els usuaris, sinó que, a més, pateixen totes aquestes males connexions estructurals. I aquesta situació s'ha aguditzat amb motiu de tot el que són les obres simultànies que pateixen a Tarragona. Eren necessàries aquestes dos-centes obres actualment operatives? S'havia planificat i s'havia valorat la conveniència de fer-les simultàniament? Es va valorar el fet de l'impacte que això tindria en tota la xarxa? Llavors, això demostra una mala gestió, també, per qui va prendre les decisions de fer totes aquestes obres simultàniament.

Per tant, aquestes alteracions en el traçat per canvis de senyalització tenen un efecte dominó en tota la xarxa. I, per tant, aquestes són conseqüències que cal assumir. I hi són per part de l'operador Renfe, però també per part de la Generalitat i de l'Estat, perquè les conseqüències són demolidores. Per tant, volem saber si estaven preparats. Ja es demostra que no, però volem saber quins són els estudis que havien tingut a l'hora de poder-ho fer.

Hi ha una gran descoordinació que ha provocat totes aquestes interrupcions. I no més cal veure el que són les incidències cada dia: 3,14 incidències diàries. Hi han línies, que són set, que totes elles han tingut problemes simultanis: l'R2 sud, l'R4, R8, R14 15, 16, 17. I totes elles van experimentar grans demores per tots aquests problemes tècnics. Per tant, saben el nombre de totes aquestes persones que van ser afectades? I va arribar un dia en què van haver-hi més de trenta-una incidències. Això genera una gran desconfiança i una part de queixes molt important que va rebre també el Síndic de Greuges.

Per tant, cal valorar i dimensionar tot aquest caos operatiu, que no només afecta viatgers, sinó que –ho he comentat abans– també té un impacte econòmic molt important i molt negatiu. Ara, el pitjor, la falta absoluta d'informació i l'abandonament de molts usuaris, perquè molts usuaris estaven en el tren i encara no sabien primer si arribarien al lloc de treball, si tenien una alternativa de transport, si... I molts d'ells s'han enfrontat a situacions absolutament extremes, com evacuar-se a peu per les vies i l'amuntegament en els trens.

Els usuaris no van disposar d'informació, i és una responsabilitat seva a l'hora de fer-ho. I és inconcebible que, en aquesta era digital, els ciutadans hagin de recórrer a aplicacions desenvolupades per uns altres ciutadans anònims per aconseguir una informació en temps real. I la falta també de canals de comunicació oficials i eficients és un reflex de la desatenció, de la manca de coordinació i de la gestió del servei. És imprescindible desenvolupar una plataforma centralitzada que integri totes les dades rellevants, les incidències, els retards i les alternatives amb totes les comunicacions oficials. Perquè els ciutadans, quan arriben a un tren, han de tenir en compte les freqüències, el temps d'arribada, tot el temps del trajecte. I el que no pot ser és que, si hi ha un incident, no tinguin en compte i no tinguin coneixement de quines són les possibles alternatives.

Des del Grup Popular, considerem que, en tot aquest caos operatiu, hi ha una mala inversió, hi ha una falta de manteniment. I vostè ho ha comentat, senyora consellera: s'ha de mantenir bé, però s'han d'incrementar els tallers, perquè avui en dia són absolutament insuficients. I és cert que la majoria dels cotxes de tren tenen, molts, vint, trenta anys, però si es requereix aquesta bona inversió en el manteniment, la seva vida i la seva funcionalitat i la seva operativitat serien molt més eficaces.

Per tant, tot aquest deteriorament de les infraestructures i també de tot el que són les avaries i les deficiències reflecteix totes aquestes incidències. Per tant, nosaltres

el que sí que demanem és que s'hagin d'ampliar tots aquests trens. Vostè ha comentat el calendari de tota aquesta reposició d'aquests cent deu trens, però nosaltres li demanem molta més celeritat per poder-los augmentar i sobretot també tenir moltes més bases, tenir molts més tallers per poder fer aquest manteniment, que és del tot necessari.

És imprescindible també millor formació i poder incorporar maquinistes, que n'hi ha un gran dèficit; que és necessari extreure totes les mesures que estan a l'abast a l'hora de poder-ho fer. Sabem que no és fàcil, que té un procés, però li demanem la màxima agilitat perquè, si no, d'altra manera serà molt complicat.

I, per altra banda, cal planificar a llarg termini, i en ocasions, en els plans que vostè esmenta, no ho acabem de veure, perquè en ocasions valorem els plans, però no veiem que es plantegi una demanda futura i que els serveis que són possibles i els que no han de donar resposta a aquesta demanda. Per tant, li demanem també, sobretot, una bona anàlisi i una bona resposta a la capacitat real dels túnels de Barcelona. Plaça Catalunya i passeig de Gràcia estan absolutament saturats. Es requereixen una inversió i unes accions immediates per poder descongestionar especialment el que són les hores punta.

És indispensable coordinar les obres. És necessari que no es realitzin simultàniament tots els trams crítics. Per tant, des del Grup Popular denunciem aquesta mala gestió. I després també denunciem la controvèrsia que sempre hi ha i que s'ha pogut substanciar aquesta tarda aquí, no?, entre el que és el traspàs de rodalies i lo que és la bona gestió. S'ha utilitzat políticament, perquè molts dels grups que avui intervenien... Esquerra Republicana està avui en dia donant suport al Govern. Escolti'm, els Comuns estan governant a Espanya. Es queixen i diuen que no, però estan en el Govern, en el Consell de Ministres, i és responsabilitat seva el caos que avui hi ha a rodalies.

El Grup de Junts també, Convergència i Unió, ha tingut una influència extraordinària a l'Estat. Avui en dia estan tenint molta influència també a l'Estat. També és responsabilitat seva incidir perquè es donin explicacions. On està el ministre de Transport? No ha donat la cara, no apareix enlloc; només es dedica a criticar els altres, però, en canvi, és incapaç de fer veure les seves incapacitats a l'hora de poder governar a Espanya. (*Aplaudiments*.) I el que està fent en aquest sentit és generar uns problemes que no es corresponen amb el que és l'alçada i la vista d'un ministre que està absolutament amagat.

Per tant, nosaltres considerem que el problema no és de traspàs. S'està posant molt l'accent per part de la Generalitat en el que és el traspàs, i nosaltres li diem que es centri en el que és la gestió, que es responsabilitzi de la gestió i ho faci amb eficàcia i amb eficiència. Rodalies ha estat massa polititzada durant molts anys, i s'ha donat el traspàs com una gran solució, però tampoc demostren que es pugui governar i que es pugui gestionar amb aquesta eficàcia que es necessita. Per tant, s'ha d'eliminar la voluntat identitària de rodalies per tal de gestionar-ho bé.

Per tant, considerem que hem de tenir una bona gestió. S'han de fer en equips integrats de manera coordinada, de manera que es planifiqui i que s'executi amb calendaris reals i rigorosos. I també és cert que molta gent, quan hi parles, diu que s'ha perdut molt capital humà. Molta gent que tenia experiència en rodalies s'està jubilant, i molts altres s'estan substituint. Per tant, des d'aquesta visió li demanem que compti amb més gent de més experiència perquè no es perdi aquest capital humà.

Cal establir un pla d'urgència, un comitè permanent de coordinació i seguiment que integri la Generalitat, Renfe i Adif per garantir que es prenguin decisions de manera conjunta, que es pugui abordar de manera immediata cada incidència,quina és la necessitat d'inversió. Falta també un marc financer estable que garanteixi la viabilitat i l'execució de totes les obres a temps. La nova governança no ha de ser només un tema competencial, sinó una coordinació de tots els operadors perquè s'esta-

bleixin les prioritats d'inversió, que comptin amb bons professionals i que, per tant, tinguin decisions encertades.

La clau és la presa de decisió, la decisió adequada i correcta en tot el sistema perquè veritablement el resultat sigui positiu. No podem permetre que les disputes polítiques continuïn en detriment del servei públic. S'han d'abordar els problemes de caràcter estructural. La manca d'un lideratge clar és un d'aquests problemes polítics. Un lideratge que uneixi tots els operadors i que veritablement tingui una fulla de ruta clara a l'hora d'executar totes les inversions en manteniment i tots els mitjans materials que es requereixen a curt, mitjà i llarg termini.

Aquesta és una de les qüestions cabdals pel Partit Popular, perquè cada una de les persones que avui en dia han d'utilitzar rodalies, que és la clau del transport metropolità, del transport de Lleida, del transport de Tarragona, del transport de Girona, i tenen tantes dificultats a l'hora de poder arribar al lloc de treball sense un horari clar i amb aquesta incertesa absoluta de si arribaran o no i després, amb aquestes dificultats a l'hora de poder clarificar què és el que està passant per tenir aquesta solució... Considerem que és un tema cabdal. És un tema prioritari que requereix tot l'esforç i tota la competència de la Generalitat, i no centrar el debat només en la transferència i en la gestió de les rodalies, sinó en gestionar dia a dia amb eficàcia, eficiència i amb el menor cost per als ciutadans i amb les menors penalitzacions.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyora diputada. Ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, que han decidit partir la seva intervenció. I, en primera instància, per un temps de tres minuts, té la paraula el diputat senyor Joan Garriga Doménech.

Joan Garriga Doménech

Gràcies, president. Bé, rodalies és un desastre absolut, un servei públic que gestiona també des del 2010 la Generalitat de Catalunya. I aquí hi ha els responsables: PSC-PSOE, Junts, Esquerra i Comuns, que porten anys governant la nostra nació i la nostra regió.

El que patim cada dia a *cercanías*-rodalies no és una fatalitat inevitable o un accident; és la conseqüència directa d'una gestió nefasta del socialisme i del separatisme. Perquè no sempre és bona la descentralització, el centrifugar competències, el tindre més competències a la Generalitat, perquè a casa nostra ha portat desigualtat, més costos i mala gestió. (*Aplaudiments.*) Com en educació: després de quaranta anys ja tenim els pitjors resultats acadèmics i menys llibertat per als pares. Sanitat: les llistes d'espera són dramàtiques. Fiscalitat: per culpa del Govern, vivim en un infern fiscal. Seguretat: també dintre els trens, Catalunya és paradís de delinqüència. Infraestructures: costa més fer una nova infraestructura, per exemple, l'ampliació de l'aeroport o la B-40, quasi, que el nostre estimat Real Club Deportivo Español pugui guanyar una lliga.

Mirin, no es poden suportar els retards, les avaries, els vagons atapeïts, les estacions obsoletes, la inseguretat, la informació. Si vostès no són capaços de gestionar rodalies, dimiteixin –els polítics– i deixin pas als professionals. Perquè tenim un servei totalment indigne, que condemna els treballadors, els estudiants, les famílies a perdre hores inestimables de la seva vida, per la seva incompetència total, incompetència que també pateix el nostre diputat i usuari Andrés Bello.

El president

En efecte, ara té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Gracias, *president*. Creo que usted también es del Español y también ha sentido como propio el comentario de mi compañero. Gracias, *conseillers*, diputados.

Bien, desde VOX creemos que hay unanimidad en calificar el servicio ferroviario de cercanías de Cataluña como muy malo. Las incidencias que afectan a la regularidad, a la puntualidad, a la falta de información a los pasajeros o la seguridad son continuas y, lejos de disminuir, pues, van aumentando. Pero hay que recordar que esto no siempre fue así. Hace unos años los trenes de cercanías funcionaban con regularidad y con puntualidad, y así lo manifestaban los pasajeros en sus valoraciones sobre la calidad del servicio.

Entonces, ¿qué ha pasado para llegar a esta situación? Bueno, se nos han dado explicaciones de todo tipo. La más habitual es la falta de inversiones en infraestructuras o en renovación de los trenes, que han generado una antigüedad media bastante elevada. Y bien, esto, pues sí, es cierto –es cierto–, y es una de las razones que explica el caos, como nos ha explicado el Gobierno en su intervención anterior.

Pues lógicamente, por parte de los separatistas, se ha dado la argumentación habitual, de forma que esto parece que es la consecuencia de una especie de complot de los sucesivos gobiernos de España para no invertir en Cataluña y fastidiar a los catalanes. Bueno, probablemente los separatistas que han intervenido antes olvidan intencionadamente que *ellos* son los culpables de que Pedro Sánchez siga en el poder. (*Aplaudiments.*) Pero el principal motivo de esta situación nosotros lo tenemos claro: son los gobiernos socialistas, que han degradado un servicio público que funcionaba bien hasta llegar a la situación actual.

Y recordemos una vez más –aquí parece que nadie tiene ninguna responsabilidad– que los comunistas también forman parte del Gobierno de Pedro Sánchez, que es apoyado –recordémoslo– por Junts y por Esquerra Republicana. Todos estos que hoy vienen aquí a pedir explicaciones son cómplices y, por tanto, responsables del problema. (*Aplaudiments.*)

Bien, repasemos quiénes han tenido la responsabilidad ferroviaria en estos siete años de gobiernos socialistas. Bueno, todos recordamos quién fue el primer ministro socialista de Pedro Sánchez en la materia, el famoso José Luis Ábalos; famoso no por su buena gestión, sino por sus actividades –llamémoslas– privadas en su época de ministro. O Raquel Sánchez, la socialista catalana que dejó la alcaldía de Gavà por el Ministerio de Transportes y que ha pasado a la fama porque, bajo su gobierno, surgió el asunto «nimio» de la falta de concordancia entre el tamaño de los trenes y el de los túneles por los que debían circular. Y, en fin, como premio a su buena gestión, pues, le han concedido la presidencia de la empresa Paradores Nacionales. Muy bien. Y el ministro actual –ya se ha mencionado–, el señor Óscar Puente, famoso por su moderación y elegantes modales, que, entre tuit y tuit, se dedica algún rato a gestionar las cercanías de Cataluña. ¿A alguien sorprende que con este pedazo de equipo tengamos este resultado? Pregunto. (*Aplaudiments.*) ¿No tenía el Partido Socialista mejores gestores?

Bueno, ¿y cuál es la situación actual? Pues, como usuario habitual del servicio ferroviario de cercanías, les puedo compartir mi experiencia, que creo que será similar a la de la mayoría de los usuarios. Bien, el mal servicio de cercanías ha cambiado nuestras vidas. Puede parecer una exageración para aquellos de ustedes que nunca utilizan el tren, pero les aseguro que es así. La puntualidad no existe. Hace ya mucho tiempo que yo he dejado de consultar los horarios de los trenes de cercanías. Y ¿qué he hecho? Pues he adelantado la hora del despertador con el propósito de seguir llegando puntual. Vano propósito. Ahora se acude a la estación a tomar el primer tren que pase, que a veces es el previsto y otras uno que debía haber pasado con anterioridad. Y ¿para la vuelta? Pues lo mismo. Acudimos a la estación con la esperanza de que ese día no haya habido grandes problemas en la línea y puedas tomar un tren con

un retraso razonable. Se madruga más, se sale antes de casa y se regresa a una hora incierta. Y esto hay que agradecerlo a los socialistas, y especialmente a los tres ministros que he mencionado y a los diferentes gobiernos de la Generalitat.

Como se pueden imaginar, esta falta de fiabilidad del servicio ha hecho que sean cada vez más los catalanes que han dejado de utilizar el tren para buscar alternativas de transporte más fiables, especialmente el vehículo particular. Así pues, nuestros gobiernos progres de España y de Cataluña han provocado que aumente el uso del vehículo privado, consiguiendo lo contrario de lo que predicaban en sus dramáticas teorías de la emergencia climática.

Esta injusta situación afecta especialmente a trabajadores y estudiantes, sectores de la población que más utilizan el servicio de cercanías y que, además, están presionados por el cumplimiento estricto de horarios en su trabajo o clase. No se pueden imaginar las situaciones de estrés o de cabreos de las que he sido testigo y los malos modos empleados por algunas de estas personas afectadas. No lo estoy justificando, pero se puede entender.

En este sentido, quiero transmitir desde VOX el agradecimiento y comprensión por el comportamiento profesional y la enorme paciencia que han tenido los trabajadores del sector ferroviario –Adif, Renfe, empresas de seguridad y de servicios–, que son las personas que están en primera línea y sufren en carne propia la indignación de los pasajeros cabreados. (*Aplaudiments.*)

La solución a todo esto no es fácil. El desastre al que los socialistas han llevado el servicio ferroviario en Cataluña no se puede solucionar de un día para otro. Hombre, el punto de inicio de este cambio sería echar a los socialistas y a sus socios y aliados, y poner al frente de los diferentes órganos de la Administración y de las empresas públicas a los mejores profesionales, y no a los peores políticos, como ahora. Pero no parece que el señor Pedro Sánchez esté dispuesto a convocar elecciones, pues tendría el riesgo de perderlas y con ello que él y sus allegados perdiesen todas las prebendas. Y tampoco parece que quieran forzarle los que hoy tanto critican.

Y, como esto no parece probable, desde VOX vamos a presentar un conjunto de propuestas que, si ustedes las implantaran, mejorarían el servicio ferroviario en Cataluña. De momento les voy a adelantar una muy importante: abandonar la idea de desmembrar la red ferroviaria de interés general con el traspaso del servicio de cercanías a la Generalitat de Catalunya. Todos sabemos que esta transferencia obedece a la ambición personal de Pedro Sánchez y al precio que debe pagar a los separatistas para mantenerse un rato más en la Moncloa. Pero ¿se ha parado algún momento a pensar en los problemas adicionales que van a crear ustedes con esta absurda idea? Pregunto al señor Illa: ¿han encontrado algún motivo técnico que aconseje esta transferencia? Porque lo único que hemos escuchado hoy es que desde la proximidad se presta mejor el servicio. Hombre, esto, como argumento, entenderá que es flojico –es flojico–, ¿eh?

Nos ha dicho también, el señor Illa, que el traspaso se está cumpliendo y no tiene marcha atrás. Bueno, vamos a ver –vamos a ver. Los socialistas no van a gobernar siempre. Hay un dicho que es «no hay mal que cien años dure». (*Aplaudiments.*) Y, como sabe, desde VOX nos oponemos rotundamente a esta transferencia y nos reiteramos en que los acuerdos de los socialistas con los separatistas no nos vinculan.

Señor Illa, para terminar, desde VOX le queremos pedir tres cosas. En primer lugar, que se pidan disculpas a todos los ciudadanos de Cataluña y que lo haga en su nombre –efectivamente, lo ha dicho–, en el de los tres ministros socialistas de Transportes y en el del presidente del Gobierno. Ya sabemos –ya sabemos– que esto no hará que los trenes lleguen con puntualidad y regularidad, pero creemos que los ciudadanos nos lo merecemos. (*Aplaudiments.*) En segundo lugar, quiero pedirle que no genere más problemas, por favor; ya tenemos bastantes como para que ustedes creen más. Y, por último, para que transmita estas reflexiones a su jefe, el señor

Pedro Sánchez, y como a él le gusta que le pida, que le pida usted ayuda para que arregle el desastre del servicio ferroviario en Cataluña, del que todos ustedes son responsables.

Muchas gracias.

El president

A continuació, en nom del Grup Parlamentari Comuns, té la paraula el diputat senyor David Cid i Colomer.

David Cid Colomer

Gràcies, president. No podem esperar més. No podem esperar més perquè portem vint anys esperant. Aquest era el clam que les més de nou plataformes traslladaven aquest cap de setmana i porten dies reclamant. I el passat dimecres li preguntàvem, consellera: fins quan? Fins quan rodalies, regionals i trens de mitjana distància funcionaran amb normalitat a Catalunya? I, pel que sembla, vostè comença a dibuixar un horitzó temporal de dos anys perquè tinguem rodalies funcionant en plena normalitat. I la meua pregunta és: després de dos anys..., després, perdó, de vint anys no podem fer res i hem d'esperar dos anys més per esperar si un tren passarà o no passarà per l'estació, a quina hora passarà i si arribarà la gent que utilitza el transport públic a l'hora a treballar, a estudiar o a veure la família?

Mirin, jo, sincerament, l'hi dic, i m'ha sorprès que a alguns els hi costa citar-ne el nom. No ens cal paciència ni calma. L'hi vaig dir l'altre dia. No ens calen declaracions del ministre Puente. El que ens cal és brio del ministre i nervi de la consellera per entomar el que cal, que són solucions. Calen menys declaracions i més informació clara i precisa.

Però anem a pams. La nostra intervenció la definirem en tres punts. Com hem arribat fins aquí? Que crec que és clau per no repetir els mateixos errors. Què està passant? És a dir, si tenim més inversió que mai, per què tenim més problemes que mai? I, en tercer lloc, què ha de fer el Govern ara i aquí i, evidentment, també a mitjà i a llarg termini?

Com hem arribat fins aquí? Mirin, això no és una fatalitat sobrevinguda, no és un fet meteorològic o no és un accident. Deia la portaveu del PP: «No cal política.» No, no, és que les decisions que s'han pres són polítiques. Aquí va haver-hi el Partit Socialista i el Partit Popular que van decidir durant trenta anys que la prioritat era bàsicament l'AVE, i no rodalies. I això va ser una decisió política, amb el suport i entusiasme de Junts per Catalunya i, evidentment, també de les elits catalanes. Perquè a mi em fa molta gràcia això de fer fora Renfe i AENA de Catalunya. No sabia jo que Renfe i AENA es feien fora de Catalunya col·locant gent de Junts als consells d'administració de les empreses. (*Aplaudiments.*) Suposo que la independència ara es fa des del consell d'administració d'AENA i Renfe.

Però, en tot cas, les xifres són clares, i aquí les ha aplaudit el PSC, les ha aplaudit el PP i les ha aplaudit també Junts per Catalunya: 60.000 milions d'euros –que es diu aviat: 60.000 milions d'euros– des de l'any 1990 fins al 2018 en AVE a tot l'Estat, i només 3.600 –només 3.600– a rodalies. Això és el que van decidir Junts per Catalunya, el Partit Socialista i el PP, bàsicament, de bracet.

I, evidentment, a més a més, si hi sumem... Perquè, clar, també podríem parlar de la mobilitat, evidentment, per carretera, autovies i autopistes. Perquè jo els hi donaré també dades, que crec que el Govern català a vegades també es despista. Després ja hi entrarem.

Mirin, el desdoblament de l'R3 val pràcticament 60 milions d'euros. Només la variant de les Preses d'Olot i, en aquest cas, d'Olot i les Preses val 110 milions d'euros. Per tant, també, a l'hora de prioritzar, cal decidir d'una vegada per totes si apostem o no, evidentment, per la prioritat, que ha de ser rodalies.

I jo hi insisteixo: la prioritat va ser l'AVE, no va ser rodalies. En aquest país es van regalar dues vies d'entrada a Sants a l'AVE per davant de rodalies, i tothom –tot-

hom— aplaudint, en aquest cas, que la prioritat havia de ser l'AVE. Per tant, aquesta és una qüestió. I l'altra també és que la separació entre Adif i Renfe ha estat un desastre. És a dir, dues companyies que haurien de treballar plegades, de mà en mà, sembla que habitin planetes diferents.

Per tant, entrem en el segon punt. Si invertim més que mai, per què sembla que estem pitjor que mai? Jo crec que aquí, clarament... És a dir, té noms i cognoms, i es diu Adif —té noms i cognoms, i es diu Adif. Perquè, evidentment, si no es fan les obres quan toca, com toca i on toca, per més que invertim més que mai en una xarxa que està més tensionada que mai, evidentment, esclata tot pels aires.

I, a veure, és que no té ni cap ni peus. És a dir, les obres estan mal planificades. És a dir, vam tallar l'R4 per ajustar, en aquest cas, o per construir el tercer fil, i ara haurem de tornar a tallar l'R4 perquè hem d'arreglar les dues vies que estan al costat de la que vam tocar.

Una altra cosa. Es va tallar el servei, en aquest cas, de l'R2 sud en ple cap de setmana de Carnaval. Fantàstic. No sé a qui se li va acudir que això era una bona idea. O després, finalment —i també ho reconeixia la consellera l'altre dia—, obres entregades massa ràpid. És a dir, no té cap sentit que fem, evidentment, l'obra de Roda de Berà i l'entreguem sense pràcticament haver fet proves, en aquest cas, de com funcionaria el servei.

I, per tant —nosaltres l'hi vam dir també—, hi ha d'haver algú que des de Catalunya mani a Adif, i nosaltres entenem que cal recuperar la figura del coordinador, en aquest cas, del pla de rodalies. Perquè, mirin, jo, en realitat, crec que és la feina que fa el senyor Pere Macias. És a dir, el senyor Pere Macias pel dematí fa de comissionat pel traspàs i per la tarda fa de coordinador del pla de rodalies. De fet, els hi recomano una entrevista que va fer a RAC1, que ho explicava perfectament.

Doncs ja, tant per tant, s'asseguin amb Adif, nomenin el senyor Pere Macias, una altra vegada, coordinador del pla de rodalies, i, en tot cas, que mani a Adif. Que, evidentment, no decideixi algú a sis-cents quilòmetres de distància tallar l'R2 sud en ple, en aquest cas, cap de setmana de Carnaval.

Per tant... Entre altres coses, perquè, evidentment, existeix una oficina tècnica d'Adif, que ningú sap qui és, ni què fa ni què diu. Per tant, això, en tot cas, crec que és una proposta de sentit comú.

I tercer punt. Què ha de fer el Govern a curt, a mitjà i a llarg termini? Miri, nosaltres creiem que cal un pla d'emergència, un pla de xoc. I, evidentment, sí, cal més personal, i, evidentment, cal més personal d'informació, perquè, evidentment, hi ha unes demandes de mínims. El que demanen les plataformes simplement és tindre informació concisa, clara, de què passa quan algú arriba a l'estació.

És que ja és pràcticament de mínims. I, clar, hi ha coses que són surrealistes. En aquests moments tenim tres aplicacions mòbils a Catalunya per consultar si el tren passa o no passa per una estació i en quin horari. En tenim una que és de la Generalitat; en aquest cas, en tenim una que és de Renfe, i en tenim una que és d'Adif. Les tres no diuen mai el mateix, o gairebé mai, i, a més a més, donen informació contradictòria entre les tres. I al final el que acaba passant és que fins i tot acaben trucant a les plataformes per saber on estan els trens, perquè això també és una cosa increïble —és una cosa increïble.

Hem aconseguit a Catalunya posar en marxa una nova modalitat de trens. No sé si ho sabien, però tenim una nova modalitat de trens a Catalunya, que són els trens fantasma, és a dir, trens que desapareixen. És a dir, trens que l'aplicació diu que han sortit, i la gent està parada a les estacions mirant com l'aplicació diu «el seu tren ja ha sortit», i el tren no ha passat.

Això passa a la Catalunya del segle XXI, i passa per una qüestió tan surrealista com és que Renfe deu ser l'única companyia del món mundial de transport que no sap on té els seus vehicles. Renfe ha de demanar a Adif on estan els trens, perquè no té... Al segle XXI, eh?, perdó. Al segle XXI, Renfe no té un sistema de geolocalització dels

trens. És innegable que això s'ha de resoldre, i això no pot esperar dos anys. O sigui, jo crec que la informació clara i concisa l'han de tenir ara i avui.

I per acabar-ho d'adobar, que també és una cosa absolutament surrealista el que deia jo de la separació entre Renfe i Adif, tenim que el centre de control d'Adif està a l'estació de França, i el centre de control de Renfe està a l'estació de Sants. No hi hauria d'haver una única sala de control dels trens de Catalunya per a qui té la infraestructura i té el servei? Perquè nosaltres, que, evidentment, defensem el traspàs..., l'únic que espero és que no anem a una tercera sala de control a Catalunya sobre, evidentment, els trens. Per tant, el que demanem és traspàs, sí, integral, com més ràpid millor, però, evidentment, amb una única sala de control d'on estan tots els trens a Catalunya. Per tant, evidentment, crec que això és fonamental.

La segona qüestió: els talls han d'estar previstos i amb un servei alternatiu de primer nivell i que garanteixi tot el servei. Si evidentment sabem que a l'estiu es tallarà l'R3, que tinguem tot el servei ja disponible perquè la gent pugui agafar el tren. En tot cas, si es talla, agafi l'autobús i, en tot cas, no ens marxi al vehicle privat.

I, després, resoldre, jo diria, ineficiències, desigualtats... És a dir, no pot ser que pràcticament, per exemple, per anar de Sant Vicenç de Calders a Barcelona acabis pagant, amb tots els descomptes, vint euros i, en canvi, d'anar d'Altafulla a Barcelona acabis pagant noranta-dos euros al mes. Perquè, evidentment, davant d'un servei que no funciona, a sobre, aquestes desigualtats encara acaben generant més cabreig per part de la ciutadania.

Però, en tot cas, això, evidentment, a curt termini. I, finalment, que és, jo diria, un escàndol, és a dir, no pot ser que al segle XXI no siguem capaços que un ascensor o una escala mecànica funcionin com Déu mana a les estacions. I en això tampoc crec que puguem esperar dos anys. Això, evidentment, no són obres o macroobres amb talls de vies i aixecant o tallant serveis. I, per tant, aquí no cal veure què és el que està fallant i, per tant, exigir o a les empreses concessionàries o, en tot cas, a l'operadora, que és Renfe, que resolgui aquest tema d'una vegada per totes.

I, després –jo crec que aquest és l'element a llarg termini–, cal definir quin és el servei de transport que volem a Catalunya i, a partir del servei que tenim, planificar les infraestructures. I aquí nosaltres òbviament que volem un servei de primer nivell, equivalent al que tenim als països europeus. Volem posar en marxa determinades infraestructures que cal que comencem a planificar. Es deia avui: orbital ferroviària, exacte. Orbital ferroviària, no Quart Cinturó. Aquesta és la prioritat, també per la competitivitat de Catalunya, eh? O sigui, això també genera llocs de treball, això també genera major competitivitat. Això permet que les empreses sàpiguen si els seus treballadors arribaran a l'hora o no. Això també és «Catalunya lidera».

Per tant, hem de tindre clar quina és la prioritat en infraestructures: orbital ferroviària, eix Transversal Ferroviari, els trens tram. Perquè, clar, aquí tothom critica moltíssim la distribució radial de l'Estat i, evidentment, el centralisme madrileny –nosaltres, els primers–, però la xarxa ferroviària de Catalunya, més centralista que això... Quan serà l'hora que tinguem infraestructures de primer nivell construïdes, ferroviàries, arreu del país? Perquè, ho sento, excepte el tren tram a Tarragona, que l'hem batallat fins al final i que espero que en aquesta legislatura entri en marxa, doncs, per què no una prioritat ha de ser el tren tram d'Olot o el tren tram de la Costa Brava? Per què sempre han de ser les infraestructures de Barcelona? Evidentment que nosaltres defensem la línia 9 i l'L8, però potser d'una vegada per totes la nostra prioritat ha de ser què passa al Camp de Tarragona, què passa a la Catalunya Central, què passa a les comarques de Girona. Per tant, crec que és fonamental que no caiguem de nou en aquest centralisme.

I, finalment, vaig acabant. Miri, president, jo l'hi vaig dir també l'altre dia a la consellera Paneque: el Govern se la juga –el Govern se la juga. I avui, per a molta gent a Catalunya, la seva vida es pot resumir en o bé tens dificultats per saber si pots pagar el lloguer o pots pagar la hipoteca, o dificultats per saber si arribaràs amb el

tren a l'hora a treballar, o totes dues coses a la vegada. I, per tant, jo l'hi dic, president: trens i habitatge; habitatge i trens. I no es despistin. L'hi deia l'altre dia també a la consellera Paneque: molts oficis, pocs beneficis.

I, per tant, jo tinc la sensació que davant del caos de rodalies, de la situació que tenim, la primera prioritat, la màxima prioritat en infraestructures ha de ser rodalies. Com diu el senyor Pere Macias, el transport social, el que fan servir els catalans i catalanes cada dia per anar a treballar, per anar a estudiar o per veure la família. Aquesta ha de ser la prioritat. I, per tant, a vegades nosaltres tenim la sensació que el Govern està distret, perdut en altres qüestions, i per això ho portarem a votació. Ara tots aquí, tothom..., ara tothom està a favor de les rodalies; doncs votem-ho. L'única prioritat d'aquest país en infraestructures fins que no funcionin les rodalies amb normalitat ha de ser rodalies, regionals i trens de mitjana distància. I, a partir d'aquí, planifiquem què és el que es gasta des de la conselleria de Territori, què és el que hi posa la conselleria d'Economia.

Perquè, miri, que rodalies funcioni amb normalitat vol dir bàsicament tres coses, hi insisteixo, que és que la gent sàpiga si el tren passarà o no passarà per l'estació; la segona, a quina hora passarà el tren, i la tercera, si arribarà a l'hora a treballar, a estudiar o a veure a qui vulguis anar a veure a l'hora. Tan senzill i tan revolucionari com això. Però crec que, evidentment, la Catalunya que volem i, evidentment, la Catalunya que defensem és aquesta. Aquesta és la Catalunya del segle XXI.

I l'hi dic sincerament: no té ni cap ni peus, fins que mig milió de catalans que cada dia agafen rodalies i mitjana distància o regionals no sàpiguen si arribaran a l'hora, que estiguem centrant energia, recursos i prioritats a portar 20 milions de turistes més ampliant l'aeroport del Prat. I és el que deia: al final, la política és prioritzar i és decidir. I Catalunya, si vol liderar i vol liderar i ser el motor econòmic d'Espanya, se la juga –se la juga– amb rodalies. I a la competitivitat de Catalunya afecta més això, evidentment, la dificultat que la gent i que les empreses tenen per saber si els seus treballadors arribaran a l'hora que no portar 20 milions de turistes més a l'any.

Acabo, president, i acabo amb el que li deia abans: trens i habitatge. En això és en el que ha d'estar centrat el Govern de la Generalitat, no en altres coses.

El president

A continuació, en nom del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, té la paraula el diputat senyor Dani Cornellà i Detrell.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. N'estem fartes. És urgent un transport públic digne i enxarxat. Avui, en aquesta exposició, doncs, perquè sigui completa hem de parlar d'on venim, com hem arribat fins aquí, on estem i cap a on volem anar com a país.

I el primer que hem de dir és el que ja sap tothom, que estem en una situació d'emergència. El que s'ha viscut les darreres setmanes, però també podem parlar de mesos i fins i tot d'anys, és un caos mai vist. La xarxa ferroviària de Catalunya cau a trossos, i el PSC ens vol fer creure que tot és culpa de la desinversió del Govern del PP del 2012 al 18, com ha afirmat, doncs, el diputat, el senyor Zaragoza, del PSC. Semblaria una broma de mal gust, però no ho és, és així: tenen la barra d'espolsar-se les responsabilitats d'anys i anys de govern del Partit Socialista Obrer Espanyol a l'Estat. Els governs del PP i del PSOE s'han dedicat sistemàticament a prometre i prometre inversions milionàries a Catalunya, però la realitat és clara i transparent: han optat per menystenir i maltractar Catalunya, fent les mateixes polítiques, consignant partides dels pressupostos general de l'Estat cada any per aconseguir grans titulars, però res més. I en tenim exemples. El 2008, el Govern Zapatero anuncia 4.000 milions d'euros –en va executar un catorze per cent. El senyor Rajoy, del PP, 2017, pluja de milions: 4.200 milions fins al 2020 –evidentment, tampoc no va com-

plir la promesa. Per tant, uns i altres són experts en promeses incomplertes cap a Catalunya.

Però, mirin, president i consellera, no cal anar tants anys enrere: en els darrers nou anys, la desinversió a Catalunya està xifrada en més de 4.500 milions d'euros; de fet, és un quaranta-tres per cent del previst. I, això sí, a Madrid, no. Per exemple, l'any 2023, que no fa pas tant, van invertir el cent cinquanta per cent del pressupostat, és a dir, un cinquanta per cent extra, alhora que vèiem que aquell mateix any a Catalunya es deixaven d'invertir més de 800 milions. *Aquest* és el problema, president: que, governin vostès o el PP, incompleixen sistemàticament. I aquesta tònica generalitzada aquí a Catalunya es tradueix en espoli constant i desinversió, i, cap a Madrid, cotó fluix i sobreinversió.

I el que sí que sap el president de l'Estat espanyol és vendre fum –com el traspàs de rodalies– per aconseguir la seva investidura, que, un cop l'ha aconseguit, la presidència, el traspàs s'ha anat descafeïnant. De fet, a la Comissió Bilateral d'Infraestructures va acordar que els estatuts de la nova operadora els tindriem sobre la taula la primera quinzena d'aquest mes, i encara avui estem esperant aquests estatuts. Un traspàs que va anunciar que començaria amb una línia, l'R1, que la traurien de la xarxa ferroviària espanyola i es gestionaria des d'aquí, suposadament. No anem bé. La xarxa ferroviària de Catalunya és una; anar trossejant-la de mica en mica i fer el traspàs d'aquesta manera estem segurs que encara tindrà conseqüències més negatives per a les persones usuàries. No té cap sentit fer-ho així.

De fet, la consellera Paneque ja va avisar: «Serà una filial de Renfe», mentre que Esquerra assegurava que no, que no estem parlant d'una filial. Avui ja sabem com han acabat aquests desacords: han aprofitat una convocatòria de vaga d'uns sindicats d'Adif i Renfe per justificar el que ja deien i que era evident. Un traspàs que realment no és traspàs. Vostès, com ja van anunciar, van dir que seria una filial de Renfe, i així serà almenys els propers dos anys.

Sap greu, perquè hem vist moltes manifestacions de diferents sectors públics aquí fora –ensenyament, sanitat–, i mai han aconseguit tanta incidència política com una convocatòria de vaga, que al final, majoritàriament, no es va fer. Per tant, hem vist que a la consellera li ha anat molt bé aquesta excusa per encara reduir més el minso traspàs que ja va exposar, passant d'una nova empresa mixta, on la Generalitat tenia la majoria i la presidència... Això sí, una majoria insípida, perquè l'Estat es reservava el dret a veto, tot i estar en minoria. I ara han tornat a situar el traspàs, com a mínim, durant dos anys, dintre l'entramat de Renfe, sense adscripció a la Generalitat de Catalunya i amb una majoria estatal, i no de la Generalitat.

Però també hem de ser clars: no tota la culpa ve de Madrid, perquè ens autoenganyàrem. Les decisions que s'han pres els darrers trenta anys d'invertir prop de 65.000 milions d'euros en l'AVE són un error absolut, i els governs d'aquí hi van estar donant suport –i també ho hem de dir. Nosaltres, en el seu moment, ja vam avisar que desenvolupar l'AVE a l'estil de com s'estava fent a tot l'Estat espanyol no aportaria res de bo, tal com ha passat.

De fet, fa gràcia, no?, perquè alguns partits d'aquí, del Parlament de Catalunya, parlin a favor o en contra del traspàs actual que s'està fent –se'ls hi ha de recordar–, tampoc no van fer la feina el 2010, quan es va fer el famós traspàs de competències. Els successius governs de la Generalitat, des del 2010 fins a l'actualitat, no s'han dotat de l'estructura pròpia necessària per exercir les poques competències que es van acordar en aquell moment, com, per exemple, la de fiscalitzar el compliment del servei i sancionar l'operador quan no el compleix. I els diferents governs de l'Estat novament han col·laborat activament en l'incompliment de les transferències econòmiques que anaven vinculades també a aquell traspàs del 2010, fins ara, el 2024, que han començat a complir –també s'ha de dir.

I ara parlem de la part més important, la que està patint dia a dia les conseqüències de la desinversió, la deixadesa i la mala gestió: els usuaris i les usuàries del

transport públic de Catalunya. Uns usuaris i usuàries que aposten fermament per un model de transport públic, però que, de mica en mica, van abandonant, perquè els hi va la salut mental, la feina, l'hora del metge, els compromisos familiars o socials, i ja no poden més. Perquè el seu problema no només són les incidències constants o els retards: són els trens fantasma, que no arriben a passar mai, però que ningú no n'informa.

De fet, la desinformació és un dels problemes més importants. Com pot ser que no s'informi adequadament de la suspensió de serveis i de retards? I vostès després ens parlen de codis QR, i no va d'això; va del fet que funcionin les pantalles i que s'informi correctament.

No volem més imatges de corrues de passatgers caminant per sobre de les vies, o tampoc no volem imatges de trens plens a vessar, gent esperant a les andanes. I tot això, conseqüència de la desinversió a la xarxa ferroviària i de la poca capacitat, doncs, tant d'Adif com de Renfe de donar-hi resposta.

Senyor Illa, es pregunta per què els usuaris, en el darrer CEO, suspenen amb un 3,7 la xarxa de rodalies i un 4,6 els regionals, però, en canvi, puntuen amb un 7,7 els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya?

I, bé, un cop analitzat per què hem arribat fins aquí, la desinversió i un traspàs incert i les conseqüències que té sobre la població, toca, un cop més, que els posem les nostres propostes sobre la taula, com ja vam fer en la primera reunió de l'acord nacional per al transport públic, on els vam fer arribar un dossier. Nosaltres tenim molt clara la nostra aposta: una gestió de la infraestructura ferroviària a través de la Generalitat, preservant la gestió de tota la xarxa en conjunt i que no porti encara més complexitat al sistema i la seva governança, aprofundint encara més en el desgavell que ha portat a la situació actual. Prioritzar el traspàs de la infraestructura, sempre concebut en la seva totalitat de la xarxa –titularitat i gestió.

La CUP constatem la necessitat de crear una comissió d'estudi de compensació i inversió immediata a la xarxa ferroviària de Catalunya després d'aquests trenta anys de desinversió. Una comissió que ha d'analitzar el pla de rodalies 2008-2015, el pla de rodalies 2020-2030, el pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026, l'agenda catalana del Corredor Mediterrani 2030 i determinar els diners pressupostats al pressupost general de l'Estat cada any i que no s'han executat per part dels diferents governs de l'Estat. Alhora, la comissió ha d'anar ràpid: en un màxim de dos mesos han de tenir els resultats que serveixin per exigir al Govern espanyol la compensació immediata de la quantitat econòmica no executada, amb els recàrrecs pertinents, i que actualitzin l'import a la realitat actual del cost de les actuacions pendents i que també incorpori el pressupost necessari per executar totes aquelles actuacions que, de fet, fins i tot mai s'han arribat a pressupostar, tot i estar contemplades als diferents plans.

Davant del que hem parlat de falta de transparència i informació, cal establir, a partir de dades que siguin independents de l'empresa operadora dels serveis de rodalies de Catalunya, la Renfe, un sistema de control diari del compliment dels horaris establert a cadascuna de les estacions, amb el qual la Generalitat, com a titular del servei, sancioni els incompliments i imposi mesures correctores a les operadores. Així mateix, exigir a l'empresa del servei un registre diari de les cancel·lacions dels serveis. Aquestes dades s'hauran de fer públiques de manera regular, perquè no pot ser que siguin les entitats qui facin la feina de Renfe; això ho hem d'aturar.

Consellera, no pot continuar demanant paciència, no pot dir-nos que no veurem millores fins d'aquí dos anys. Calen solucions ara, i, per exemple, n'hi han de senzilles. Fiscalitzin Renfe, com farien amb qualsevol altra empresa del país que no compleix. I mesures ràpides, com millorar l'accessibilitat, més freqüència de trens, adaptar les estacions, més trens, més trens tram, més trens segurs, amb capacitat, còmodes i ben climatitzats; complir amb els horaris; les pantalles, que funcionin; les escales mecàniques, que funcionin; els ascensors, que funcionin. Són mesures de

mínims, que per a això no calen dos anys, que es pot fer de manera immediata, i de ben segur que els usuaris i les usuàries ho agrairan, i molt.

Alhora, veient la situació que pateixen els usuaris i les usuàries del servei, nosaltres creiem que s'ha d'exigir també l'allargament dels abonaments gratuïts per viatjar en rodalies, mitjana distància i regionals, i això ho demanem fins a finals del 2026. President i consellera, la ciutadania, més enllà d'un tracte exquisit, el que vol és un tracte digne, i això es fa allargant la gratuïtat davant d'un servei deplorable. I diguem fins a finals de 2026, però s'ha de garantir que aquesta bonificació durarà fins que no tinguem un transport ferroviari digne per a tothom.

Escoltin la gent, escoltin les entitats que treballen per un transport públic digne, escoltin la PTP, Salvem l'R2 Nord, els Usuaris Avant Catalunya, la plataforma Tren Tram, l'entitat Perquè No Ens Fotin el Tren, Dignitat a les Vies, Plataforma Trens Dignes Ebre-Priorat, Defensem el Tren de l'Empordà i les moltes altres que treballen al dia a dia, com Propera Parada, a Valls, i moltíssimes altres de ciutadans i ciutadanes que envien unes propostes que crec que poden assumir amb facilitat, com les assumim nosaltres, perquè realment coneixen el problema, perquè el viuen quasi diàriament. Unes quantes d'aquestes propostes les presentarem, les recollim a les nostres propostes. És evident que només en podem presentar quinze; per tant, el que fem és generalitzar les demandes amb el que aquestes entitats i plataformes comparteixen, que, de fet, en són moltes.

Però el que realment esperem, un cop s'acabi aquest Ple monogràfic, és que algun dia en aquest país la gent no s'hagi d'autoorganitzar per defensar un transport públic digne per a tothom, com fan totes aquestes plataformes. Perquè el dia que no calguin aquestes entitats voldrà dir que tenim, finalment, un servei digne per a tothom. I, al final, això és el que volem quan proposem aquest debat, quan proposem que tots els grups puguin presentar les propostes que considerin per millorar, doncs, la xarxa ferroviària a Catalunya, i per començar-la a millorar demà mateix.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. I, en nom del Grup parlamentari Mixt, té la paraula la diputada senyora Rosa Maria Soberana i Bonet.

Rosa Maria Soberana i Bonet

Gràcies, president. En primer lloc, saludar tots els representants de les associacions d'afectats que han vingut avui al Parlament.

I, una vegada més, tornem a parlar de rodalies. I dic «tornem a parlar» perquè en vam parlar fa una setmana, encara no –el dia 19. Però, malauradament, no ha servit de res; les solucions no arriben. Però aquesta vegada no podem quedar-nos en les anàlisis tècniques ni en la resignació política; aquesta vegada cal dir-ho alt i clar: el caos ferroviari que pateix Catalunya és una expressió directa del fracàs de l'autonomisme i de la submissió política a Espanya.

Ja el 2007, com vaig dir l'altre dia a la compareixença de la consellera Paneque, el poble català va sortir massivament al carrer amb el crit de «Som una nació i diem prou», reclamant així el traspàs d'infraestructures i serveis de transports. Quina va ser la resposta? Un pla de rodalies anomenat «Barcelona 2008-2015», amb una promesa d'inversió de 4.000 milions d'euros. I sabeu quant se n'ha executat? Doncs només se'n va executar el quinze per cent. El 2010 ens van vendre un primer traspàs, que va repartir responsabilitats entre Adif, Renfe i la Generalitat. Aquest model fragmentat i confús no es va complir. El 2013, un acord d'urgència entre el conseller Santi Vila i la ministra Ana Pastor va prometre millores abans del 2016. L'any del venciment, aquest 2016, només s'havia executat un 4,2 per cent del previst. I Adif directament va dir: «No tenim cap obligació jurídica de complir els acords.» Ah, no? Llavors, per què se signen aquests acords? Quin és el responsable de que això

passi? Perquè, mentre tot això passava, entre el 2013 i el 2016, es van registrar 1.597 incidències, afectant 5,6 milions de passatgers.

Mariano Rajoy va prometre després una nova inversió de 4.000 milions d'euros fins al 2025. Tampoc no es va complir. Pedro Sánchez va anunciar un pla de rodalies 2020-2030 amb 6.000 milions. A dia d'avui, el 2025, se n'ha complert una tercera part, 2.000 milions. Mentrestant, cada any a Catalunya es registren prop de nou-centes incidències a rodalies. Això representa una pèrdua de 2 milions d'euros al dia. Com ho milloraran, tot això? És que a sobre tenen la barra de dir-nos que tinguem paciència. Aquest no és un servei públic, això és una condemna. És un maltractament institucional, avalat pel silenci còmplice dels que avui governen aquest país i que s'estimen més mantenir la cadira que servir la nació.

Esquerra, la setmana passada, en boca del senyor Junqueras, va tindre la desimboltura de dir que el traspàs és íntegre. Íntegre? Mentre la nova empresa de rodalies depèn de Renfe, és a dir, de l'Estat espanyol? Una vegada més, paper mullat, però ja ens hi tenen acostumats. I el pitjor no és només que menteixin. El pitjor és que signen acords sabent que no els compliran. I encara esperen que ens ho empassem? La realitat és tossuda. La mobilitat de Catalunya és pròpia d'un país del tercer món. Plataformes ciutadanes, empreses, cambres de comerç i patronals han dit prou. El servei no és digne. Aquest servei és un insult. I nosaltres no acceptem excuses. No acceptem que es jugui amb els drets dels ciutadans a la taula de negociació a Madrid a canvi d'un grapat de vots o d'un grapat d'assessors.

Aliança Catalana diem prou. Rebutgem el model radial espanyol, i denunciem l'incompliment de més del seixanta per cent de les inversions promeses entre els anys 2014 i 2022. Exigim una compensació econòmica pels imports no executats i un pla de rescat urgent de la infraestructura ferroviària catalana. Volem el traspàs complet, irrevocable i exclusiu de la xarxa de rodalies a Catalunya. Infraestructures, personal, material mòbil i pressupost. Ho volem tot. Volem que es presenti abans del 30 de juny un pla estratègic de sobirania ferroviària, amb un sistema nacional català modern, eficient i independent d'Espanya.

Exigim millores a totes les línies a Catalunya –a totes. No ens podem oblidar de cap. Volem un país connectat. Lleida també és Catalunya. Sembla que no la tinguem en compte. Nosaltres no estem aquí per fer discursos tècnics. Estem aquí per dir que Catalunya té dret a tenir un sistema ferroviari digne, nacional i sobirà. I, com que això no és possible dins d'Espanya, el que cal és sortir d'Espanya. Així de clar.

No volem més fum, no volem més humiliacions; volem poder, i el poder no es delega, el poder es pren. Catalunya no pot continuar sent una colònia ferroviària ni fiscal ni política. Per això, des d'aquest faristol, avui diem: «Prou enganys, prou autonomisme.» Catalunya ha de ser lliure, ha de gestionar els seus propis trens, ha de gestionar el seu territori i el seu futur.

Gràcies.

El president

Finalment, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula el diputat senyor Jordi Riba i Colom.

Jordi Riba Colom

President del Parlament, molt honorable president de la Generalitat, consellers, consellers, diputats, diputades, representants de les associacions d'usuaris que ens acompanyen avui en aquest Ple... Intervenir en aquest debat no és només una qüestió de posicions polítiques. Avui parlem de la vida quotidiana de centenars de milers de persones a Catalunya. Parlem de les famílies que es desperten cada matí per portar els seus fills a l'escola, dels treballadors que agafen el tren per anar a la feina, dels estudiants que es desplacen a la universitat, de les persones grans que necessiten viatjar per anar al metge, 400.000 usuaris diaris, com s'ha dit.

Tots ells tenen dret a un servei de rodalies digne. I aquesta és i serà la nostra prioritat, posant l'usuari al centre de l'atenció de les prioritats del Govern. Perquè no pot ser que el debat sobre rodalies es converteixi en una batalla partidista allunyada de la realitat del servei. A la ciutadania li és igual si la competència la té una administració, de quin color són els trens o de qui és l'empresa operadora que el gestiona. El que volen és que funcioni, que siguin puntuals, accessibles, segurs i còmodes.

I aquí és des d'on des del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar diem: «Ens en fem càrrec i volem estar a l'alçada de l'exigència de la ciutadania i dels usuaris de rodalies.» I volem contribuir a ajudar el Govern a que existeixi la màxima unitat possible en la recerca de solucions. Volem fer-ho i fer-ho bé. I ens en fem càrrec amb responsabilitat, perquè sabem d'on venim. Som on som perquè no s'ha fet la feina quan tocava, perquè durant massa anys rodalies no va ser una prioritat, especialment entre 2012 i 2018, en què es produeix el període més accentuat de baixa inversió, d'inversió insuficient per mantenir la qualitat del servei. Una caiguda que comença aquest 2012 i que cau fins a un mínim el 2014, amb 180 milions executats.

Es va deixar degradar la xarxa. No es van renovar trens, no es va fer manteniment preventiu ni es van executar les inversions compromeses. El resultat és una xarxa envellida, fràgil, que ha arribat al 2025 amb dèficits acumulats des de fa més d'una dècada. Tres xifres només, per posar extrems i un punt mitjà. Any 2011, 986 milions d'inversió executada en ferrocarrils a Catalunya. Any 2014, 180. Any 2024 –i pujant–, 754 milions. Aquesta és la vall que explica la situació en la que estem en aquests moments, la vall d'inversions en aquest període concret. Només el 2023-24 s'han licitat obres per valor de 1.040 milions i adjudicat per valor de 1.500. També explica la situació l'estat del material mòbil. L'edat mitjana dels trens de rodalies a Catalunya és excessivament alta. Durant molt de temps no es van fer les renovacions necessàries, i això té conseqüències directes en el nombre d'incidències, en la fiabilitat i en el confort. Hem rebut una xarxa amb dèficits estructurals que ara estem abordant amb rigor i amb fets.

Amb el pla de rodalies 2020-2030 aquesta situació ha començat a revertir-se. Parlem d'una inversió prevista de 6.345 milions d'euros, dels quals ja se n'han adjudicat 3.759. Aquesta inversió és avui una realitat en múltiples punts de la xarxa. S'han esmentat abans de manera exhaustiva. Per fer-los-en alguns esments, a les obres de la Sagrera, a l'increment de la capacitat entre Castelldefels i Sants, al desdoblament de l'R3, a la renovació d'estacions com Sant Andreu o Molins de Rei i en la propera i progressiva incorporació dels cent deu nous trens que es van adquirir el 2021.

I cal aquí reconèixer i afirmar una vegada més el paper del Govern Aragonès en prioritzar rodalies, impulsar la planificació de les actuacions i començar a implementar-les. Però, com tothom sap, millorar una xarxa ferroviària sense interrompre'n el servei és una operació molt complexa. Les obres han de conviure amb l'operació quotidiana. Això vol dir fer treballs nocturns, desviaments provisionals, limitacions de velocitat. I tot plegat, mentre centenars de milers de persones continuen utilitzant el servei cada dia.

És per això, com s'ha explicat tècnicament, que les pròpies obres són avui una de les causes de les incidències que s'han de gestionar. Però és una interferència en el servei necessària i que té sentit, perquè està orientada a resoldre els dèficits acumulats i a construir el futur. I, per això, cal millorar els sistemes d'informació a l'usuari i la gestió d'aquestes incidències com una prioritat absoluta. Tant el seguiment de les obres amb relació als plans de millora, participant a l'oficina tècnica d'Adif, que ha d'executar i dirigir les obres; també en participació i comunicació per part dels usuaris, en reunions amb un pla de comunicació i amb reunions trimestrals que permetin als grups parlamentaris i a les entitats municipalistes i, de manera periòdica, també a les entitats d'usuaris ser partícips del seguiment d'aquestes actuacions i disposar d'una comunicació adient per poder planificar la seva vida quotidiana.

També cal millorar en termes de seguretat per evitar fets que afecten el funcionament de rodalies, que no depenen de la planificació d'infraestructures, però que afecten profundament l'operativa. Per això també estem treballant amb els cossos de seguretat per millorar la seguretat a les vies i a les estacions.

Però el futur de rodalies no depèn només de les obres. També depèn de qui pren les decisions, i per això és tan important el traspàs. El traspàs que s'està treballant és un traspàs realista i ambiciós. No estem parlant de retòrica, sinó d'una governança efectiva des de Catalunya, un traspàs real i efectiu. El Govern d'Espanya i el Govern de la Generalitat de Catalunya estan treballant conjuntament per fer possible un traspàs progressiu i ordenat, amb garanties, amb els recursos que pertocuen i assegurant els drets dels treballadors i treballadores. Perquè la millor manera de planificar i gestionar rodalies és fer-ho des d'aquí, amb coneixement del territori i capacitat de decisió.

I aquest és el sentit profund del traspàs de rodalies que estem impulsant: la gestió des de la proximitat mitjançant el traspàs de competències en rodalies, de forma..., i aquest traspàs ha de formar part de la solució. Aquest traspàs serà progressiu. No es pot fer d'un dia per l'altre, i no ha de ser només un canvi de nom. Ha de servir per millorar el servei, per decidir des d'aquí com s'organitza la mobilitat ferroviària, per fixar horaris, inversions i prioritats. I ho farem, com he dit, amb respecte absolut als drets laborals dels treballadors de Renfe. El traspàs no va contra ningú, va a favor del país.

Ara bé, un traspàs sense inversions no serviria de res. Per això és fonamental que el traspàs vagi acompanyat d'aquest pla inversor sense precedents. El binomi inversió més governança és el que ens permetrà construir una xarxa ferroviària com la que mereixem. I aquí som, compromesos, coordinats, planificant a mitjà i llarg termini, perquè hem passat d'una planificació per a una Catalunya per a 6 milions d'habitants..., ja en som 8 i hem de preveure i planificar les infraestructures per a la Catalunya dels 10 milions d'habitants. La previsió d'usuaris d'aquí al 2040 és pràcticament el doble de la que tenim en aquests moments. I no ens podem permetre tornar a trobar-nos en la mateixa situació per manca de planificació i per manca d'execució de les inversions quan toca.

I és en aquest punt que volem fer una reflexió política, perquè en aquesta cambra hi ha qui avui s'erigeix en gran defensor de rodalies, però que durant anys, quan van tenir la responsabilitat de governar Catalunya, van mirar cap a una altra banda. I parlem, clar, de Junts per Catalunya i, abans, Convergència. No van prioritzar rodalies. I no ho diem nosaltres, ho diuen els fets. Si utilitzem com a vara de mesurar l'activitat parlamentària, podríem dir que les propostes de resolució en els debats de política general o les mocions podrien ser un bon indicador de quin és el nivell de prioritat que un grup parlamentari dona a un assumpte.

Saben quantes propostes de resolució als debats de política general han presentat des de 2012 respecte a rodalies des de Junts? 2012, zero. (*Aplaudiments.*) 2013, zero. 2014, zero. 2016, zero. 2019, zero. 2020, zero. 2021, zero. I el 2022-2023, una, en cada un d'aquests debats. I en aquestes PRs, en 174 propostes –més de mil punts–, només nou, nou d'aquests més de mil punts en 174 propostes, feien alguna menció directa o indirecta a rodalies.

Però, si els hagués ocupat tant com ara, trobaríem també mocions en aquest Ple sobre rodalies. I zero el 2012, el 2013, el 2014, el 2015, una el 2016 i una el 2017. Zero, altra vegada, el 18, 19, 20, 21, 22, i una el 2023. Durant més d'una dècada, als governs de Convergència o de Junts, les propostes de resolució i les mocions pel seu grup parlamentari sobre rodalies van ser testimonials. Des del 2010 al 2022, amb consellers com Recoder, Vila, Rull o Calvet, rodalies va ser un tema secundari. Junts no va tenir capacitat d'incidència en les inversions del Govern Rajoy. Avui tenim capacitat d'incidència des del Govern de Catalunya en les inversions de l'Estat.

Però tampoc no van voler vostès assumir en aquest Parlament debats com el del tercer túnel de Barcelona –que abans el senyor Vergés hi feia referència–, i el conseller de l'època va eludir assumir un debat com el del tercer túnel en aquest Parlament.

Tres mocions, com els hi deia, en dotze anys per abordar específicament el tema de rodalies. Cap proposta de país, cap pla integral, cap exigència sostinguda al Govern de l'Estat. Quan van poder exigir inversions, no es va fer; quan es podien obrir debats al Parlament, es va parlar d'altres coses. I ara, quan el PSC i el Govern treballen per revertir la situació, s'apunta amb el dit en lloc de sumar esforços.

Seria més honest, políticament, dir i reconèixer: «No ens en vam ocupar.» Que durant anys van deixar de banda aquest servei essencial i que ara, davant d'un govern que sí que actua, es posin del costat de les solucions, i no del soroll. Els hi vaig dir a la comissió: Junts per Catalunya és un partit important a Catalunya, i nosaltres volem i esperem que formin part de les solucions, i no només del soroll.

Des del PSC no caurem en l'enfrontament estèril. El nostre compromís és amb la ciutadania, amb els treballadors que esperen el tren a les sis del matí, amb els estudiants que volen arribar a temps, amb les persones que necessiten sentir que el servei funciona. Per això continuarem apostant per la inversió, pel traspàs amb garanties, per la millora progressiva i sostinguda del servei.

Nosaltres no utilitzarem la situació per fer retrets fàcils ni alimentar la confrontació. Continuarem treballant amb fets, no amb proclames, amb pressupostos i no amb tuits, amb responsabilitat institucional i lleialtat amb la ciutadania. I això implica també treballar conjuntament amb el Govern espanyol, perquè només des de la cooperació entre administracions podem garantir un servei digne.

Perquè al final no es tracta de qui gestiona, sinó de com es gestiona. I el nostre model és clar: inversió, planificació, governança des de Catalunya amb el traspàs de competències, drets laborals i millores en l'atenció a l'usuari quan hi ha incidències.

Aquest és el camí per garantir que rodalies deixi de ser un maldecap per a la ciutadania i es converteixi en un servei públic, col·lectiu, amb garanties, que sigui un orgull per al conjunt del país. Rodalies és una prioritat, i posem l'usuari al centre d'aquesta prioritat.

Som davant d'un gran repte i treballem amb un sol objectiu, que d'aquí a uns anys, quan aquest pla d'inversions s'hagi completat, quan el traspàs s'hagi completat, quan els nous trens estiguin en circulació i les obres acabades, puguem dir que tenim un servei a l'alçada del que demana la ciutadania.

Perquè això és el que ens demana la gent: no soroll, sinó solucions. I ho farem –i vull fer un esment de la consellera– assumint fins i tot, consellera, carregant amb la responsabilitat, com està fent vostè, de la feina que altres no han fet mentre li demanen la reprovació. I ho farem donant-li recolzament en resoldre els problemes, acabar amb la confrontació estèril amb el Govern de l'Estat, perquè resoldre els problemes ha de ser la màxima prioritat.

Avui, com ahir, des del nostre grup parlamentari ens comprometem a seguir treballant perquè rodalies funcioni, no amb excuses, sinó amb obres; no amb retrets, sinó amb responsabilitat, perquè a la ciutadania no li importa qui té la culpa, li importa qui troba la solució. I nosaltres som aquí per fer-ho.

Moltes gràcies.

El president

El Govern pot tornar a intervenir. Demana la paraula la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, la consellera Sílvia Paneque i Sureda.

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

Sí; moltes gràcies, president. Diputats, diputades... He demanat d'intervenir en un torn que serà molt breu per assenyalar que, efectivament, entenc que els grups parlamentaris legítimament assenyalen els problemes, però haig de dir que la veri-

tat, que estic satisfeta que, més enllà dels tons, que puc compartir més o menys, o dels decibels utilitzats, he detectat algunes línies de treball conjuntes, solucions; he escoltat per part de molts grups parlamentaris la paraula «solució», i crec que aquest és el camí.

Un primer element que m'ha semblat detectar com a treball conjunt és, precisament, el caràcter estratègic que ha de tenir el servei de rodalies a Catalunya. Segons les dades de febrer, aquest servei atén en aquests moments 410.000 usuaris diaris, i hem de treballar i planificar perquè pugui atendre 600.000 passatgers. Per tant, el caràcter estratègic del transport públic, específicament rodalies, crec que és un dels elements que he detectat, al costat de les solucions.

Segon, la necessària planificació. Planificar un sistema competitiu i eficient. S'ha parlat molt d'aquesta planificació. Dir que tenim instruments per fer-ho: el pla de serveis ferroviaris de Catalunya, la modificació de la llei ferroviària, l'organització institucional del sector ferroviari català, la programació ambiciosa del quinquenni 26-30, algunes actuacions urgents i, efectivament, el traspàs de rodalies per tal de poder treballar, prendre decisions des de la proximitat. I aquest traspàs serà una realitat.

I, finalment, alguns horitzons, algunes fites en el curt i en el mitjà. Jo crec que, en aquests deu punts que hem assenyalat com a crítics en el sistema, molts de vostès hi han coincidit. I, en aquest sentit, aquí hi haurà fites més a curt, com pot ser la formació de nous professionals, el canvi del material rodant, millora d'infraestructures i, específicament –i és així–, la necessària millora en la informació a temps real i en l'atenció al viatger.

Com els deia, no mirarem a un altre costat des del Govern. Allò que passa a Catalunya no pot ser aliè al Govern de Catalunya. I aportar solucions en aquest àmbit i en aquest moment és treballar de manera silenciosa, exigent, rigorosa, per tal de desplegar les millores que ens portin a un sistema de transport públic i de rodalies, que és el que Catalunya mereix.

Moltíssimes gràcies a tots i a totes i als grups parlamentaris pel to i per les aportacions.

El president

En la mesura que el Govern ha intervingut i d'acord amb l'article 154.4 del Reglament, per fer la rèplica els grups parlamentaris disposaran d'un temps de cinc minuts, tal com es va acordar a la Junta de Portaveus.

I, en primer terme, té la paraula, en nom del Grup Parlamentari de Junts, el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé; gràcies, president. A veure, senyora Capella, jo entenc els seus nervis, perquè vostès, amb els Comuns, amb el Partit Socialista, òbviament, també amb altres vots, van impedir que comparegués el president en el Ple anterior, com demanàvem nosaltres. Primera.

Segona. El 2010 era el 2010 del tripartit. Vostès en formaven part, d'aquell traspàs, que va ser un fals traspàs. (*Aplaudiments.*) Un traspàs que no tenia ni vies ni tenia trens. I ara tornen a formar part d'aquest traspàs fals del 2025. S'ho facin mirar, si us plau.

Nosaltres, tant des de Junts pel Sí com des de Junts per Catalunya, des de la conselleria de Territori, el que vam fer va ser que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya –la ce és de Catalunya, enfront de la Renfe, en què la e és d'Espanya– pogués operar la línia de la Pobla, pogués operar la línia que operarà de l'aeroport i pogués operar la línia que operarà de Cervera i de Manresa. Aquesta és la nostra manera d'expulsar la Renfe.

I al senyor Riba l'he vist amb moltes ganes de fer d'oposició de l'oposició. Escolti, si vol passar a l'oposició, endavant. Nosaltres ja farem de govern. (*Aplaudiments.*) No es preocupi, de veritat.

Miri, el 2016 el president Carles Puigdemont va organitzar un gran acte a palau amb entitats, amb tothom, reclamant un traspàs real de rodalies. No ho ha esmentat, vostè; s'ho deu haver descuidat. Com s'ha oblidat també que el 2018 vostès ens estaven aplicant el 155. (*Aplaudiments.*) En la seva cronologia ens estaven aplicant el 155. Sí, sí, sí.

I nosaltres, Junts, aquí al Parlament, en aquesta legislatura –en aquesta legislatura–, en una sola legislatura, en el que portem de legislatura, hem presentat cinquanta-tres punts, hem registrat cinquanta-tres punts sobre el tema ferroviari. També he vist que s'oblidava d'això en la seva cronologia.

I el senyor Cid també. Jo entenc els nervis. De fet, estava nerviós també l'altre dia a la compareixença de la consellera Paneque. Que, per cert, consellera Paneque, avui hem fet poc debat, perquè ha sortit aquí a parlar un minutet i s'ha amagat de seguida. No ho sé. M'hagués agradat que s'hagués estès una mica, no? Però, del senyor Cid, jo entenc els nervis. Des del 2020 vostès estan asseguts al Consell de Ministres del Gobierno *español*, i allà, calladets –calladets, allà. (*Aplaudiments.*) Per tant...

I ens ha tret el nom de que nosaltres posem gent dintre de Renfe. Home, mentre el Partit Socialista, els Comuns i Esquerra Republicana ens segueixin venent un traspàs en què hi hagi la Renfe a dintre, doncs, ens permetran que nosaltres almenys el que fem sigui posar-hi gent amb currículum. (*Rialles.*) Gent que ve de Ferrmed, el lobby més important i més reputat d'Europa en ferrocarrils, en contraposició al Partit Socialista, que el que ha fet des del 2018 al 2025 és posar gent que simplement el currículum que té és el carnet del PSC. (*Aplaudiments.*) Isàías Táboas, Raül Blanco. Per cert, Isàías Táboas, consellera, és el seu actual president de l'empresa d'Infraestructures de la Generalitat de Catalunya. Ja anirem bé si aquests són els seus fitxatges, oi?

Nosaltres, senyor Cid, mentre vostès mantinguin la Renfe a Catalunya, permeti'ns que la nostra guerra sigui amb cavalls de Troia. (*Aplaudiments.*)

I ha sortit aquí, també per diferents grups, que Espanya ha prioritzat durant molts anys l'alta velocitat enfront de les rodalies; és cert –és cert–, ho ha fet. I per què ho ha fet? Perquè el que vol és imposar el seu model centralista i radial, perquè el que vol és perpetuar el domini i perpetuar el greuge que suposa que l'Estat espanyol estigui a Catalunya. És per això que ens ha posat l'alta velocitat i no pas ha invertit en les rodalies. I nosaltres, Junts per Catalunya, precisament estem aquí per canviar-ho.

Sense l'espoli fiscal, sense el dèficit d'infraestructures, a Catalunya podríem haver apostat per igual per tenir una alta velocitat com Déu mana i per tenir un servei de rodalies com Déu mana. Per tant, vostè, president Illa, molt honorable president Illa –perquè nosaltres tenim molt de respecte a la institució que vostè representa–, el que ha de veure és que s'ha de plantar davant de Madrid, com li deia jo abans en la meua intervenció inicial; el que ha de fer és defensar la nació i lluitar contra aquest greuge que ens suposa el dèficit d'infraestructures a Catalunya.

Si no, què haurem de fer?, anar fent un ple per cada infraestructura que nosaltres no podem assumir? Farem un ple per la sequera?, un ple per l'habitatge?, un ple per la pagesia?, un ple per les rodalies? Per què? Per haver d'anar pidolant sempre a Madrid que ens doni els recursos que ens roba? És per això que haurem de fer-ho?

Doncs, miri, el que ha de fer vostè és plantar-se –vostè i els seus–, defensar la nació i reclamar que l'Estat espanyol ens pagui el que ens deu, que és aquest dèficit d'infraestructures, aquests 51.000 milions d'euros. És això el que nosaltres li demanem que faci.

Moltes gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula la diputada senyora Ester Capella i Farré.

Ester Capella i Farré

Gràcies, president. No faré retrets a cap diputat, que s'ha expressat en uns termes que diria que també... Té mala sort amb mi, perquè soc una dona que té molta memòria i recordo fets. El 2010 ja governaven vostès. El 2010... (*Veus de fons.*) Sí, sí, sí. El 2010 ja van governar vostès; sí. (*Remor de veus.*) En tot cas, van governar vostès... Vostès podien acabar traient la Renfe de la... (*Veus de fons.*) Sí, sí, sí. Miri, és igual. No discutiré amb vostès i no m'interpellin.

President, demanaria que em deixin d'interpellar...

El president

Si us plau, no entrin en diàleg.

Ester Capella i Farré

...perquè, si no, no em deixaran intervenir. Però, en tot cas, escolti'm, no fem retrets. Jo els hi he demanat abans que ens acompanyin, perquè a hores d'ara la solució passa pel traspàs integral. I vostès poden ser part de la solució o poden continuar sent els rondinaires, els que sempre es queixen i no busquen les solucions. (*Aplaudiments.*)

Per tant, punt número 1 –torno a insistir-hi, i en aquest cas m'adreço al Govern–: el Govern ha de fer de Govern de Catalunya, i no ha de fer de govern d'un altre lloc; de Govern de Catalunya, al costat dels ciutadans i les ciutadanes del nostre país. I constatar: qui és responsable sí que importa –sí que importa. Importa perquè no fer-ho és no ser transparent i, quan amaguem que els responsables poden ser companys de partit o amics, doncs, és important.

Però, en tot cas, cadascú que assumeixi les responsabilitats que li pertoenen. El Govern de Catalunya en aquests moments no és el responsable del caos de rodalies. Aquesta és la primera. Hi he insistit moltes vegades. Si continuen vostès amagant els veritables responsables, doncs és que se'n fan responsables. I, per tant, volia puntualitzar aquesta qüestió.

Amb relació... Evidentment que l'edat dels trens a Catalunya és superior als vint anys. I apuntava: «En vindran de nous.» Efectivament, i això és obra dels governs anteriors, perquè els consellers de Territori tenen una desgràcia: que comencen una cosa i la inaugura, al cap de deu o vint anys, un altre conseller o consellera. Però, en tot cas, és obra acumulada al llarg dels anys. I, per tant, tindrem, efectivament, trens nous.

I deia... I, per tant, exigeixo al Govern que en això, doncs, es posin durs i que exigeixin que no cal que ens quedem els trens que el 2030 ja seran obsolets, perquè a Madrid no els volen. Doncs a Catalunya tampoc. I aquesta hauria de ser també una reivindicació del país.

I torno a insistir en una qüestió que no és menor. Les obres no són i no poden ser l'excusa, perquè hi ha d'altres coses que s'han de fer, que han de formar part de la solució i que no són únicament les obres. Ho deia abans, que a les estacions de Renfe... Per cert, no totes són titularitat de Renfe. Una part són de Renfe, i ja n'hi ha unes quantes que són d'Adif. O sigui, que la responsabilitat aquí també és compartida. Doncs que hi hagi llum, que estiguin netes, que hi hagi informadors, que, a més a més, estiguin mantingudes en el temps. I saben vostès que això no passa.

Ja els hi avanço: les propostes de resolució d'Esquerra Republicana, doncs, aniran en la línia d'assumir responsabilitats, focalitzar-ho molt bé. Qui és responsable? Renfe i Adif. Per això nosaltres demanem la dimissió del president de Renfe i d'Adif.

Més sobirania per garantir el dret a la mobilitat. Per nosaltres sí que això va de sobirania. Va de governar, de la governança de tot lo que passa, doncs, amb els trens, les vies, les estacions que estan al nostre país. Ho he dit molt clar i d'una forma molt rotunda abans: els trens són la solució, les línies ferroviàries són la solució.

Algun espavilat, fa molts anys, va decidir que en la Catalunya central, una part important del nostre país, haviem de fer carreteres i haviem de treure línies ferroviàries. Doncs ara tornem a reivindicar més trens, més línies ferroviàries per cosir, per recosir el país sencer, per equilibrar territorialment el país. Haurem de fer totes les línies i vies que sigui possible, perquè això sí que genera equitat per al conjunt dels ciutadans i ciutadanes del nostre país. A més a més, ens permet afrontar amb millors condicions el repte de l'emergència climàtica.

Els trens eren moderns fa 175 anys, quan es va inaugurar la línia de Mataró a Barcelona i de Barcelona a Mataró. Va ser també per l'esforç d'una persona, en aquest cas, d'un català que va veure l'oportunitat. Aquella línia ferroviària va canviar la vida de milers i milers de persones. La va canviar en el seu dia a dia, i la va canviar també des del punt de vista econòmic. El progrés econòmic també ve de la mà dels trens.

Gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula la diputada senyora Àngels Esteller i Ruedas.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, senyor president. Jo vull respondre al portaveu del Grup Socialistes. Em sorprèn la seva falta de rigor, perquè ara sembla que tot el que està passant és culpa dels anys que va governar el Partit Popular, aquests anys, de l'any 12 fins a l'any 16. Miri, escolti'm, una cosa, vostès ens van deixar les arques buides. No hi havia diners per a res. Vostès ens enfonsen a les crisis, i nosaltres les recuperem i sortim de la crisi. (*Aplaudiments i remor de veus.*) Sí, sí, és el que vostès sempre fan: ens enfonsen i després ens diuen que no invertim. Però no és cert, vam invertir. Miri, de l'any 12 fins a l'any 16, 811 milions d'euros. Vam superar les propostes de l'anomenat «pla 306» de la Generalitat, amb moltes més accions de les que estaven previstes. I, a més a més, vostès no ens van deixar els informes preparats perquè poguéssim invertir. Per tant, analitzi una mica el que fan vostès i després tinguin la voluntat o no de valorar el que fan els altres. Però, mentrestant, abstingui's d'aquestes qüestions. (*Aplaudiments.*)

Per altra banda, nosaltres, des d'aquesta visió, el que volem dir és que també el Grup de Junts valora Ferrocarrils, que funcionen bé, amb rodalies. No té res a veure –no té res a veure. Un és homogeni, i l'altre és heterogeni. I, a més a més, rodalies són cinc vegades Ferrocarrils de la Generalitat. Valorin-ho també i facin una comparació, perquè, si no, queden desacreditats. No poden fer una equiparació.

Nosaltres de rodalies, què diem? Ha fallat; s'ha gestionat malament; s'han gestionat malament les obres; hi ha una falta d'inversió, falta de manteniment tant en les infraestructures com en les estacions, i també en els vehicles, no?, en els cotxes dels trens.

Per tant, aquesta falta d'inversió s'ha traslladat amb una concentració d'inversió que ha generat un gran problema de col·lisió en tot el sistema. I s'ha de fer un pla de xoc i s'ha de resoldre. I nosaltres estem per fer propostes en positiu, però tampoc es poden contraposar rodalies amb l'AVE. Tampoc es pot contraposar. Es necessita en totes les xarxes. I també és cert que hi han trens –en aquest cas, Avant– que estan funcionant fatal. Llavors, clar, aquests passatgers també pateixen aquesta falta de serveis i aquesta falta de qualitat. (*Aplaudiments.*)

Per tant, nosaltres també ens solidaritzem amb ells, i el que els hi diem és que qualsevol canal de via de tren o qualsevol instrument de transport públic ha de fun-

cionar amb eficàcia, amb eficiència. Perquè aquí els ciutadans tenen dret a saber quan arribarà el seu tren, a saber a quina hora surt i a quina hora arribaran, per anar a treballar, per anar amb la seva família o anar al destí que ells decideixin. I per això es requereix un pla de xoc.

Nosaltres volem valorar..., i en les nostres propostes de resolució farem propostes constructives perquè es faci aquest pla de xoc que resolgui les deficiències estructurals i les deficiències més conjunturals en l'àmbit de les infraestructures, en l'àmbit de manteniment, en l'àmbit de la reposició i de la compra de més trens, i tot el material rodant tan necessari. I també la saturació de les vies; es requereixen aquests desdoblaments.

I un tema que s'ha comentat i és molt necessari és tota la seguretat. Tots els actes vandàlics també generen profundes incidències, tant en el fet del robament de coure com en els grafitis que es fan en els retrovisors i impedeixen que el tren surti. I això també genera unes deficiències amb un personal de vigilància que no té autoritat. I, per tant, es requereix molta més vigilància de seguretat amb policia perquè tinguin aquesta capacitat d'actuar i d'incidir-hi.

Per tant, nosaltres el que considerem és que cal actuar amb transversalitat, coordinant bé tots els operadors i l'Administració –la Generalitat, l'Estat i també Renfe i també rodalies. I, per descomptat, demanar-li explicacions al ministre. És que és el responsable de tot el que està passant avui en dia. Tota la competència dins de tot el que és l'estructura d'Adif i Renfe és del ministre, que està desaparegut.

Nosaltres li demanarem la reprovació per la seva ineficàcia, per la seva falta de diligència i per no donar la cara a Catalunya en un moment tan clau. I, per tant, també li demanarem al Govern que paralitzi el pla de rodalies..., ai, la cessió de rodalies perquè es centri en la gestió. La gestió en aquests moments i superar aquesta crisi tan greu que estem patint han de ser la primera prioritat, i organitzar els equips de treball en aquesta direcció i abandonar totes les accions més de caràcter polític, que l'únic que faran serà distreure l'interès. I tampoc perjudicar els maquinistes, que també estan molt descontents per tot aquest traspàs, i genera també aquestes vagues o aquesta falta de diligència per part dels que estan gestionant, en aquest cas la Generalitat, a l'hora de tenir-los en compte i de garantir aquesta tranquil·litat que requereixen.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. I, a continuació, en nom del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Gracias de nuevo, presidente. Bueno, gracias a todos. Desde luego, *consellera*, su réplica no pasará a la historia del parlamentarismo, ¿eh?

Bien, he preguntado antes al señor Illa por los motivos técnicos para justificar el traspaso de las cercanías ferroviarias a la Generalitat de Catalunya y no me ha contestado; me ha contestado su *consellera*. Si no los hay, si no hay estos motivos técnicos, parece confirmarse que el único motivo es que su jefe, el señor Pedro Sánchez, las usa como modelo de cambio con los separatistas para mantenerse un rato más en el poder.

Pero, en el debate en comisión de la semana pasada con la señora *consellera*, la señora *consellera* introdujo un elemento novedoso e importante. Dijo textualmente, refiriéndose a este asunto, al del traspaso de las cercanías ferroviarias: «Es importante compartir las victorias de soberanía catalana.» De soberanía catalana. Le pregunté dos veces: «¿Está usted segura de lo que ha dicho o ha sido un lapsus?» No me contestó. Por tanto, habrá que utilizar aquello de quien calla asiente. Bueno, pues la definición de «soberanía», según el diccionario de la Real Academia Española de la lengua, es la siguiente: «Poder político supremo que corresponde a un estado inde-

pendiente.» A un estado independiente. ¿De verdad es esto lo que piensan los socialistas catalanes? ¿Aspirar a un estado independiente? Parece que sí –parece que sí.

Bien, como hemos dicho en nuestra intervención, una de las cosas que le pedimos desde VOX es, por favor, que no generen más problemas. (*Aplaudiments.*) Y con la que está cayendo no se les ocurre otra cosa, otra gran idea, que iniciar el proceso de traspaso a la Generalitat. Y, bueno, ya hemos visto la respuesta de los trabajadores de Renfe y Adif a su idea: convocatoria de huelga, seguida de una nueva rectificación por su parte respecto a la nueva empresa –otra más. Y, hay que decirlo, en vez de cuidar a los trabajadores en momentos tan sensibles, los cabrea.

Y entrando en algo que se ha comentado, pues parece –y quiero ejemplificarlo– que quieren empezar con la transferencia de la línea R1, de Maçanet-Massanes a Molins de Rei. Bien, si tienen la línea y lo que quieren transferir, ustedes están negociando que los trenes vayan un rato por vía transferida y otro rato por vía no transferida. Y, además, con el último acuerdo, parece que le van a encargar que Adif lo siga gestionando todo. La verdad, cuesta entender a qué juegan.

Y, respecto a los trenes, parece que han acordado que los explotará la nueva sociedad que va a seguir formando parte del grupo Renfe. ¿Alguien entiende esto? No sé, pregunto. ¿No hay nadie en los gobiernos de España o de Cataluña que tenga un poco de sentido común y ponga orden en todos estos disparates?

Bueno, pues desde VOX le pedimos que no cumpla con los compromisos con los separatistas para el traspaso de las cercanías ferroviarias. Ahora le voy a dar una idea gratis. Haga como su jefe: diga que ha cambiado de opinión. Ya está. Y a nadie –a nadie– le extrañará. (*Aplaudiments.*) Europa va por el camino de potenciar la interoperabilidad de las redes ferroviarias nacionales, y ustedes hacen justo lo contrario: trocean la red española. ¿Por qué no dedican todos sus esfuerzos a mejorar el servicio, que falta le hace, y no a crear nuevos problemas?

Muchas gracias.

El president

A continuació, en nom del Grup Parlamentari Comuns, té la paraula el diputat senyor David Cid i Colomer.

David Cid Colomer

Consellera, l'hi hem dit: jo crec que l'única prioritat i la màxima prioritat han de ser rodalies, regionals i trens de mitjana distància. I la prioritat es demostra amb els pressupostos, però també es demostra amb la redacció, amb licitació i amb l'execució dels projectes. I es demostra també, a vegades, amb els petits detalls o les petites coses, perquè quan parlem de planificar sempre creiem en les grans obres, però també vol dir aquelles petites solucions que han de permetre que realment rodalies, mitjana distància i regionals funcionin. Tenim cent deu nous combois que han d'arribar. Tenim els llocs per garantir on dormiran segurs? Tenim l'espai a les andanes per encabir aquests trens? Això també vol dir planificar.

I, miri, jo vull traslladar també un compromís molt clar a la ciutadania. Quan el pim-pam-pum polític, quan els focus mediàtics desapareguin, la nostra prioritat seguiran sent rodalies, regionals i mitjana distància. I ho serà perquè no és d'ara, això; ho ha estat durant més de vint anys, la nostra màxima prioritat, rodalies, regionals i mitjana distància.

I, miri, senyor Vergés, ja l'hi vaig dir en la comissió. Li vaig dir: ni els seus acudits ni els seus suposats enginyers ens posen en cap cas nerviosos. I li explicaré per què. Nosaltres hem estat sempre els de «primer, rodalies»; vostès eren els de «l'AVE, pel litoral». Nosaltres hem estat sempre els de l'orbital ferroviària; vostès han estat els del Quart Cinturó. I nosaltres hem estat sempre els del tren tram de la Costa Brava, i vostès han estat sempre els de portar la C-32 arrasant tot el massís de Cadiretes. (*Aplaudiments.*) Aquesta és la diferència fonamental entre nosaltres.

I, sap què passa? Que jo no he vingut aquí avui a parlar de rodalies. La gent del nostre grup, i molta gent que ens ha precedit, hem estat durant molts anys a les mobilitzacions de rodalies, parlant amb moltes de les plataformes, parlant amb la Plataforma en Defensa del Transport Públic. A mi, els seus enginys i els seus acudits, realment, senzillament no em serveixen de res.

I, miri, jo, sincerament, no sabia que el senyor Tremosa i el senyor Eduard Gràcia ara són els almogàvers del segle XXI. (*Rialles.*) Ara resultarà que anar a cobrar als consells d'administració d'Adif i de Renfe i d'AENA i a on faci falta, perquè vostès no se'n perden mai cap un..., són els almogàvers del segle XXI. (*Aplaudiments.*) I, per tant, home, una mica de respecte. Perquè, si tan defensors són, per què no han explicat que el senyor Eduard Gràcia forma part del consell d'administració, com publiquen alguns mitjans avui, de Renfe des del 17 de desembre? Fa tres mesos; la consellera, vuit. Posats a demanar dimissions... Home, sí, i tant, de la consellera Pannecque. I per què no pleguen del consell d'administració de Renfe si és tan desastre? Per què no pleguen? Per què no pleguen vostès? Fa tres mesos que estan al consell d'administració de Renfe, i no ho han volgut explicar, eh? I, per tant, bé, sí, vostès, amb una mà en un costat i amb l'altra..., doncs ja no em facin dir què fan. (*Rialles.*) Però, en tot cas, miri, jo no vull entrar aquí.

Acabo amb el que volia dir. Miri, el nostre compromís amb la ciutadania de Catalunya i amb els usuaris és: sempre hem estat els de «primer, rodalies», i ho seguirem sent. Quan no hi hagi focus, quan no hi hagi pim-pam-pum polític, quan el debat no estigui al Parlament, la nostra prioritat serà el tren social, el tren de la majoria. Perquè nosaltres sabem que la gent treballadora d'aquest país, molta de la qual –vostès se n'obliden– no té cotxe o no se'l pot pagar o no té carnet, l'única manera que té per anar a treballar cada dia és agafar el tren, el mitjana distància o les rodalies, en aquest cas, o, evidentment, els regionals. I, per tant, nosaltres, quan els focus del Parlament s'acabin, seguirem dient «primer, rodalies».

Moltes gràcies.

El president

A continuació, en nom del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, té la paraula el diputat senyor Dani Cornellà i Detrell.

Dani Cornellà Detrell

Bé; no respondré a la seva segona intervenció, perquè, més que re, no ha generat cap tipus de debat ni ha contestat res del que se li ha dit i se li ha posat sobre la taula. Per tant, sí que li contestaré la primera intervenció, que almenys ha tingut un cert interès. I, bé, li qüestionaré un parell de temes que ha dit. Ja que vostès no generen debat, doncs ja el generem nosaltres. Per això ho vam proposar.

Consellera, en la primera intervenció ha descrit molt bé els problemes greus que tenim, que hi han, però no totes les actuacions ho solucionaran. Per exemple, li parlarem de Figueres, com a gran exemple. Nosaltres pensem que no s'ha de repetir la sagnia d'usuaris que va haver-hi a Salou i Cambrils, que, com saben, amb les actuacions que s'hi van fer es va perdre un trenta per cent dels usuaris i de les usuàries, i ja saben que la gran majoria d'aquests van actualment amb vehicle privat. Per tant, el que els hi demanem és que no treguin l'estació del centre de Figueres.

I, en segon lloc, també una qüestió que vostè ha esmentat sobre els túnels de Barcelona. De res serveix treballar en ampliar el marge tècnic de capacitat si després hi fan passar trens exclusius per a l'aeroport, l'R-Aeroport, a costa, evidentment, de la congestió que patiran les línies de rodalies. Per tant, totes aquestes coses també s'han de posar sobre la taula, i, si en té ganes, doncs ho hem de debatre, ho hem de discutir.

I també li faré arribar, per exemple, una demanda de la plataforma Tren Tram, que representa totes les del Principat de Catalunya, que sap que li demanen que publiqui ja, doncs, els estudis que es van encarregar. Tots i totes sabem que els tenen

sobre la taula des de fa temps, perquè fins i tot algunes de les empreses adjudicatàries ja han publicat..., fa mesos que el van entregar, i vostès no ens el posen sobre la taula, i ens preguntem per què. Els hi fa por posar sobre la taula aquests estudis dels trens tram tan necessaris als Pirineus, a comarques gironines, al Bages, a les Terres de l'Ebre, etcètera? Els hi fa por? O potser és que vivim, o viuen, un mal moment, no?, amb aquesta situació desastrosa de rodalies, i no s'atreveixen a posar sobre la taula aquests estudis per dir que no els pensen tirar endavant? Al final, quan vostès el que fan és no publicar aquests estudis, no posar-los a sobre la taula, el que fan és que malpensem i que pensem el pitjor, i més amb precedents com alguna declaració que havia fet el senyor Nadal, que semblava que no li generaven gens d'interès la majoria de trens tram que estan planificats o que s'està parlant de planificar a Catalunya.

Nosaltres el que li proposem és que organitzem el sistema de rodalies de Catalunya distingint clarament entre els serveis de rodalies, els de mitjana distància o regionals, i les seves condicions d'utilització a cadascun dels nuclis de rodalia existents, és a dir, a Barcelona, Girona, Lleida i el Camp de Tarragona, particularment incidint en la millora de la qualitat dels serveis de mitjana distància o regionals i aplicant sempre una tarifació justa a aquests serveis amb relació al de rodalies, així com la seva integració tarifària arreu del territori.

Nosaltres pensem que això és una bona proposta, que ve avalada per les pròpies entitats, les que avui ens acompanyen i les que ens segueixen des de casa seu, que sabem que també li han fet arribar un conjunt, doncs, de propostes molt interessants, que, si tinguéssim temps, els hi llegiria, perquè realment han enviat uns documents molt i molt elaborats, amb propostes molt concretes i amb propostes que són d'avui per a demà, algunes, que vostès, només amb voluntat, demà mateix podrien millorar. Perquè, com li he dit abans, el tema de la informació no té excusa, no pot tenir cap excusa. I això ho pot fer demà; no cal que demani paciència ni dos anys. Això, aquestes petites mesures que li demana la majoria d'entitats les poden aplicar de manera urgent i ja. I ajudarien a que aquests ciutadans i ciutadanes que pateixen els retards i les incidències no ho visquessin tan i tan malament com es viu el fet de no tenir la informació, de no saber a quina hora passaran, de no saber a quina hora arribaran, de si passarà o no. Són petites propostes, que està a les seves mans arreglar-ho de manera immediata.

Gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. I, a continuació, en nom del Grup parlamentari Mixt, té la paraula la... (*Veus de fons.*) El Grup parlamentari Mixt renuncia a intervenir en aquest segon torn. Finalment, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula el diputat senyor Jordi Riba Colom.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Senyor Vergés, gràcies per donar-nos la raó, malgrat que faci veure que no, perquè, al final, si vostè ens diu que en deu mesos han presentat cinquanta-tres propostes –ens ho creiem, no les tenim comptades, eh?– i en dotze anys n'han presentat nou, doncs, efectivament, és que durant dotze anys no se'n van ocupar. És el que li dèiem. Per tant, li agraeixo plenament que reconegui aquest fet. I és que, com dèiem, no n'hi ha prou amb recordar-se de santa Bàrbara quan trona. I el que estem intentant fer és evitar que precisament això passi, amb el que li deia: gestionant l'avui amb les inversions, avui, per resoldre els problemes d'avui i planificar les inversions de demà.

Deia que fem oposició de l'oposició. No sé si és així. Però, en tot cas, del que sí que potser hauríem de fer la reflexió és que, si quan un a l'oposició ho fa tan diferent del que feia quan era al Govern, i ho fa tan bé, doncs que potser la ciutadania acaba optant per mantenir-los-hi. Però, bé, en tot cas, això queda a la seva consideració.

Nosaltres, com li deia, considerem que Junts –i els hi deia i els hi reitero– és un partit, una força política important a Catalunya, i voldríem –i els hi dic molt seriosament, els hi diem molt seriosament– que formés part de la solució.

Deia que el seu model era el traspàs de la Pobla. Vam estar deu anys a fer el traspàs efectiu d'aquest servei. Esperem fer-ho en menys temps, el traspàs, en aquests moments. I, amb relació a les inversions –em deia vostè el model de Ferrocarrils del 2012 al 2014–, el Govern de Convergència i Unió va reduir el pressupost d'aquesta entitat de 398 a 296 milions, una reducció d'un trenta per cent. En tot cas, en aquests moments del que som responsables nosaltres és que des de que governa Pedro Sánchez les inversions pugen, els hi agradi o no els hi agradi. Com hem dit... (*Veus de fons.*) És un fet, és un fet relatiu. Forma part de les dades de l'IGAE. En tot cas, poden generar vostès els riures que vulguin.

El president

No facin converses entre vostès. Endavant.

Jordi Riba Colom

Com els deia, dues-centes obres en curs –com s'ha explicat per part del president–, infraestructures, material rodant i una política clara en matèria de governança, amb un traspàs real i efectiu que garanteixi la governança des de la proximitat del servei de rodalies. Informació i transparència, explicar les inversions, informar de les incidències a la ciutadania, i de les alternatives. I agraïm les explicacions per part del president i de la consellera, al mateix temps que reiterem el reconeixement a la feina que s'està fent, assumint les responsabilitats també d'allò que hem heretat. En tot cas, gestionar i resoldre avui, planificar el futur i, com deia la consellera, amb el compromís absolut amb el servei de rodalies modern i eficient, gestionant des de Catalunya amb un traspàs més inversions que garanteixin que resolguem, que millorem les rodalies que ens mereixem.

Moltes gràcies.

El president

Acabat el debat, els faig avinent que, d'acord amb la seqüència acordada per la Junta de Portaveus, la tramitació de les propostes de resolució subsegüents al debat serà la següent: el termini per presentar les propostes de resolució subsegüents al debat és fins avui a la tarda, trenta minuts després de finalitzar aquest debat, és a dir, a les set menys tres minuts, 18.57. La qualificació i la comunicació als grups parlamentaris de les propostes admeses per la Mesa es farà aquesta tarda, un cop s'hagi reunit la Mesa. El termini per presentar les propostes transaccionals serà fins dijous a les onze del dematí. La presentació i votació de les propostes de resolució serà dijous a la tarda, no abans de dos quarts de cinc.

Interpel·lació al Govern sobre la valoració del patrimoni com a element d'identificació col·lectiva

300-00100/15

Passem al següent punt de l'ordre del dia, que és el setè, que és la interpel·lació al Govern sobre la valoració del patrimoni com a element d'identificació col·lectiva. És presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, i per defensar-la té la paraula la diputada senyora Rocio Garcia Pérez.

Rocio Garcia Pérez

Gràcies, president. Conselleres, consellers... Bé, consellera, consellera Hernández, diputats, diputades... Aquesta tarda, ara, volem parlar de patrimoni cultural, dels valors democràtics i socials inherents a la cultura i de les prioritats que té plantejades el Departament de Cultura i del pla d'acció de la Direcció General del Pa-

trimoni Cultural. Perquè el compromís del Govern és ferm, ambició i crec sincerament que també il·lusionant. El pla aprovat per a aquesta legislatura vol establir un sistema cultural plural i de referència que impulsi la cultura catalana, les indústries creatives i la seva internalització, i també potenciar el patrimoni cultural de Catalunya com una eina educativa i d'identitat col·lectiva i com a motor de desenvolupament econòmic i social del territori.

Però, abans de tot, voldria dir-los que soc molt conscient que intervenc després d'un debat necessari, important, que preocupa la gent i que també ocupa el Govern. I, sí, s'han d'atendre les demandes que afecten la vida quotidiana de les persones, donant resposta a la millora dels serveis públics, com està prioritzant el Govern de Catalunya. Els serveis públics milloren el benestar i la qualitat de vida dels catalans i de les catalanes. I la gent que només té la política i l'Administració per defensar i protegir els seus drets individuals necessiten uns poders públics sòlids i solvents. I en això s'està, a la feina escoltant i resolent problemes per seguir avançant.

I la cultura no és menys important avui. També és una política pública prioritària a Catalunya. La cultura és fonamental per a la construcció de la identitat col·lectiva i la cohesió social d'un país. A través de la cultura, es creen vincles profunds entre els membres d'una comunitat i es promouen valors compartits, respectant la diversitat i facilitant un espai comú per al diàleg i la reflexió. A Catalunya s'està liderant i cooperant amb tots els sectors culturals, amb el món local, les associacions de la cultura popular i el professional i empresarial. I la cultura catalana està recuperant la seva fortalesa, el seu lideratge després d'anys de desinversió pública. I els resultats que estem veient així ho avalen al teatre, al cine, a la música en viu, al sector editorial i als museus. Veiem que això és també una prioritat per a aquest Govern, i ho celebrem, consellera.

Pel que fa als museus, en aquest mes de març s'han convocat les xarxes territorials. S'han aprovat els plans d'acció per al 2025. S'està constatant la cooperació entre administracions i iniciatives interessants que s'implementen al territori per garantir-hi l'accés i per apropar la cultura a tothom.

Un altre element molt important és la col·lecció nacional, que avui ens en parlàrem, un pilar fonamental per preservar el patrimoni cultural català de les diferents disciplines i generar coneixement a la nostra societat. El patrimoni català és un factor clau per al desenvolupament social, territorial i també per a l'econòmic. A més, és un element indispensable de cohesió i d'identificació col·lectiva. I hem vist com el Departament de Cultura està ara prioritzant el fons i les col·leccions nacionals. A més, dinamitza programes per fer arribar a la societat, amb tota la seva diversitat, tots aquests valors positius que ens aporta el patrimoni a partir d'activitats de memòria, de lectura fàcil o la posada en marxa de projectes tan interessants com el de «Museus i salut» a la Xarxa de Museus de les Comarques de Tarragona i de les Terres de l'Ebre, que té per objectiu millorar el benestar emocional de les persones aprofitant els recursos que ofereixen els museus i treballant amb els centres d'atenció primària del Servei Català de la Salut.

Totes aquestes activitats i accions que el Departament de Cultura lidera estan contribuint també al progrés compartit, que el progrés compartit arribi també a la cultura i que aquesta sigui més democràtica i participativa i garanteixi majors drets a la ciutadania. I ho fa aplicant la innovació i els llenguatges digitals en projectes com «Els ulls de la història», ja en la seva segona fase d'implementació. Aquests ulls de la història són una mirada immersiva i educativa al patrimoni català, que permet crear nous relats adaptats a tots els públics, generant interès social, valor cultural, gràcies també a la tecnologia.

Consellera, és aquesta iniciativa el camí per posar en valor el nostre importantíssim patrimoni cultural, fer-ne difusió per arribar a nous públics i generar vincles generacionals i estima per l'art i la cultura al territori. Suposem que aquest serà el

camí que seguirà, i suposo que està cercant també nous visitants i més visitants als museus i als espais expositius, i ens agradaria que també ens ho poguéssiu detallar.

La cultura ens fa progressar com a societat, contribuint a cohesionar la societat i incorporant les noves generacions en aquesta mirada plural i diversa. Segons el darrer informe del Conca, del 23, aquest any va ser un any fructífer des de l'àmbit dels museus i del patrimoni, recuperant dades de visitants anteriors a la pandèmia. I entre els museus que més s'acosten a aquestes xifres del 19 tenim el Museu Picasso o el Macba. El MNAC encara està lluny de les xifres del 2019, tot i que continua creixent. I és una obvietat que des de les administracions públiques s'ha de protegir aquest patrimoni cultural, els museus nacionals, perquè Catalunya havia quedat molt endarrerida en inversió. Podem dir que va tocar fons fa cinc anys.

Ara ens preguntem també com estan avançant aquestes col·leccions nacionals després d'anys de manca d'ambició, ara que comencem a tenir major dotació econòmica. Per això voldria posar en valor la feina feta pel Departament de Cultura, que ja ve de la passada legislatura, amb el desplegament dels plans integrals sectorials i de les adquisicions de fons per als museus. Creiem que s'està treballant i pensant en la ciutadania, impulsant els programes educatius i pedagògics dels museus nacionals i del patrimoni cultural català, mirant de dotar-los d'obra, de més donacions, de creacions i també per enfortir aquest fons museístic del país perquè el pugui gaudir tothom.

Voldria recordar i dir que, pel nostre Grup Parlamentari de Socialistes i Units per Avançar, els valors de la cultura i del patrimoni cultural són principals per aconseguir una societat catalana més cohesionada, més avançada, més tolerant, més lliure i més democràtica. I, per això, valorem el que està fent el Govern, implementant polítiques públiques de protecció i enfortiment del patrimoni dels grans equipaments nacionals i locals i dialogant amb els municipis i escoltant el territori.

Perquè aquesta legislatura el Govern té molts reptes. La cultura és molt important. El primer, fer realitat el dos per cent del pressupost per a la cultura. Un compromís parlamentari que implica i responsabilitza tot aquest hemicicle, com ens recordaven les setze entitats que conformen la plataforma Actua Cultura la setmana passada a la Comissió de Cultura. El segon, aprovar la llei de drets culturals de Catalunya per protegir els drets de la ciutadania, el seu gaudiment, la seva accessibilitat. I el tercer, actualitzar el marc normatiu del Departament de Cultura, que cal actualitzar-lo.

I, finalment, aquest quatre tan important, aquesta quarta prioritat que té el departament, que és invertir en patrimoni cultural per socialitzar-lo, posar-lo a disposició de tothom, com a eina d'identificació col·lectiva i com un factor clau per al desenvolupament social, territorial i econòmic de Catalunya. I sobre aquesta quarta prioritat, aquest repte de legislatura que té el departament, volem que també que ens parli i ens detalli quines accions faran, consellera.

Però també permeti'm que aprofiti aquesta intervenció per felicitar Adetca, el món del teatre, per aquest dissabte, aquest dissabte 22, el dia del «Cap butaca buida», la festa de la gran diada del teatre. Quan l'Associació d'Empreses de Teatre de Catalunya va impulsar aquesta data, no ens esperàvem aquest gran èxit. També felicitar l'ICEC, a qui agraïm també la seva implicació per fer avançar el desplegament del pla d'impuls del teatre. I hem vist i hem viscut un èxit rotund, un nou rècord de participació només en una segona edició, convertint-se ja en la gran diada del teatre de les arts escèniques catalanes.

Consellera, el Govern està governant i liderant, i ho fa gestionant pressupostos prorrogats –ho sabem–, els del 2023, amb un 1,5 del pressupost, lluny encara del dos per cent reclamat. També veiem com el pressupost de la Direcció General del Patrimoni està creixent, està creixent en un quaranta-nou per cent. És un quaranta-nou per cent superior al que es destinava el 2013. Ens hauria agradat disposar de més

recursos per al departament, si s'haguessin aprovat pressupostos el 24 i el 25, és evident.

I, a dia d'avui, els reptes que té el país i també la cultura són molt importants, i l'estratègia del seu departament és socialitzar i protegir i liderar i gestionar per administrar els recursos públics amb eficiència i eficàcia. No dubtem que serà així. Per això, li demanem també que ens pugui donar algun detall més d'aquest desenvolupament del pla estratègic del patrimoni català 2030 i, com que encara estem a l'espera, però ja sabem que el MNAC és una realitat, la seva ampliació, que ens pugui explicar com serà aquest gran museu nacional del segle XXI.

El present i el futur de la cultura de Catalunya s'estan escrivint. S'està fent amb lideratge, amb generositat, amb diàleg i amb col·laboració. Esperem, consellera, que ens pugui ara compartir els detalls de la gestió que està impulsant des del Departament de Cultura, perquè la cultura i Catalunya s'ho mereixen.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputada. I, per respondre, té la paraula la senyora Sònia Hernández Almodóvar, consellera de Cultura.

La consellera de Cultura (Sònia Hernández Almodóvar)

Gràcies, president. Moltes gràcies, diputada Garcia. Catalunya –vostè ho ha dit– és un país amb un patrimoni cultural molt ampli, molt ric i molt divers, tant material com immaterial. El conjunt dels monuments, dels museus, de les col·leccions, dels arxius, dels equipaments patrimonials, així com les pràctiques que conformen la cultura popular i tradicional, posen de manifest la transversalitat del nostre patrimoni cultural, i permeten explicar la cultura i la societat catalana des dels seus orígens en tota la seva diversitat –i vull subratllar aquesta paraula– com a part de la pròpia identitat.

Per això, per aquest Govern, el patrimoni cultural és una eina bàsica d'identificació col·lectiva, com molt bé vostè ha dit, i un factor clau per al desenvolupament social, territorial i econòmic del país. Tant és així que l'hem presentat, com vostè deia, com un dels cinc eixos prioritaris del Departament de Cultura per a aquesta legislatura, i com molt bé saben els diputats i les diputades.

Catalunya és un país plural, format per persones vingudes d'arreu del món al llarg de molts segles. I, davant dels discursos d'odi que volen dividir-nos segons l'origen i esquerdar la cohesió social, el patrimoni esdevé un factor imprescindible d'identificació col·lectiva i de coneixement mutu, de reconeixement com a col·lectivitat. És necessari, doncs, continuar treballant per dotar el patrimoni català d'aquest relat propi i adaptar-lo als interessos i a la realitat de la societat d'avui, per tal que ens permeti entendre'l no només com aquella memòria del passat, sinó, i sobretot, com un espai d'identificació en el present i construcció de futur, perquè la gestió i valorització del patrimoni són un repte constant que implica tenir en compte els canvis socials, científics i tecnològics per tal de preservar-lo per a les generacions futures.

I què vol dir, doncs, valoritzar aquest patrimoni? Per nosaltres vol dir invertir-hi, com molt bé vostè ha dit, fer-lo créixer, incrementar-lo i socialitzar-lo. Aquesta és la mirada que apliquem a totes les mesures que estem treballant –a algunes vostè hi ha fet referència–: des de l'ampliació i reformulació del MNAC, d'aquest museu nacional que ha de ser aquest museu del segle XXI, fins a l'impuls del patrimoni a Tarragona, tot passant per aquest projecte immersiu d'«Els ulls de la història», que ens està brindant nous relats i noves mirades sobre la història i sobre el nostre patrimoni.

En totes aquestes accions ens mou la voluntat de posar el patrimoni cultural a l'abast de tothom i a tot arreu, fent-lo més accessible i dotant-lo d'un relat nou, que permeti interpretar-lo des d'una visió actual, com a part d'un imaginari col·lectiu compartit per tothom i incorporant la veu dels col·lectius infrarepresentats. I és també amb aquest propòsit que en aquesta legislatura estem decidits a prioritzar la

collecció nacional sobre la que vostè em preguntava, formada per milers de béns culturals, mobles i documentals, que s'han incorporat al llarg dels anys per diferents conceptes d'ingrés a domini públic.

Però potser alguns de vostès es preguntaran en què consisteix aquesta collecció nacional i com es gestiona i com es fa créixer. Es tracta d'una collecció única, descentralitzada i compartida, que està a disposició de la ciutadania en arxius, biblioteques i museus de tot Catalunya. Les adquisicions per a la collecció nacional es fan amb la finalitat de preservar el patrimoni català més representatiu de les diferents disciplines i per enriquir i completar les col·leccions públiques del país. S'adquireixen béns mobles d'interès patrimonial, arqueològic, paleontològic, científic, tecnològic, històric, artístic, documental, bibliogràfic i també natural, entre molts d'altres.

Per crear la collecció nacional, comptem amb comissions i grups de treball d'experts que assessoren en les diferents adquisicions. En aquests anys, les línies d'adquisició s'han anat definint i adaptant a les necessitats de cada moment. A part de la línia de béns mobles, la més general, el 2014 es va fer una línia de fotografia; el 2016, una d'art contemporani, i el 2019, una de còmic i il·lustració, i darrerament s'ha obert una línia per adquirir específicament art de postguerra i segones avantguardes, que estava també poc representada i que les col·leccions estan encara molt en mans dels propis hereus dels artistes. Aquesta línia d'enriquir justament el MNAC i d'altres museus.

Així mateix, després d'anys en què s'anaven incorporant a la collecció obres i objectes sense respondre a directrius definides, en els darrers anys s'han anat establint criteris d'adquisició, com el de collecció, el de conservació i preservació, el criteri econòmic, el d'oportunitat i, darrerament, també el criteri de gènere, que ha de permetre compensar la manca de representativitat de les dones a la collecció nacional i específicament en el món de l'art.

Actualment, diferents comissions i xarxes treballen en la collecció nacional. Estan definint nous criteris que han de servir per dotar-la d'un relat propi que expliqui l'evolució de la societat catalana des de diferents mirades i des de tota la seva complexitat, amb l'objectiu, per exemple, d'incorporar a la collecció obres de diferents comunitats que formen part del nostre país, amb una mirada inclusiva i que ens permeti trencar prejudicis i treballar contra els discursos reduccionistes. O bé per tal d'incorporar nous formats digitals al fil de l'evolució tecnològica. En aquest sentit, darrerament hem incorporat una obra a la nostra collecció feta amb intel·ligència artificial. Per tirar endavant tot això, hi treballa una comissió transversal integrada per experts, historiadors, crítics, tots ells referents dels períodes del patrimoni català.

Un dels propòsits que tenim també en aquesta legislatura és reforçar la presència de la collecció en tot el territori, encara més; ja es fa, però fer arribar peces a tot arreu. I és evident que tot això ho haurem de continuar fent incrementant inversió.

En el darrer any, s'han invertit 3 milions i mig en compra per a la collecció nacional, i tenim la voluntat d'arribar als 4 milions en el proper pressupost i fer-ho al llarg de tota la legislatura en aquest mateix sentit, per poder fer créixer aquest patrimoni, que, al final, és de tots els catalans i de totes les catalanes.

Amb aquest fons del departament, aquest any s'han fet 431 adquisicions, que han suposat la incorporació de 23.000 objectes a la collecció. No són pocs, com es poden imaginar. Continuem reforçant aquesta aposta.

Però, més enllà de la collecció, els museus de Catalunya també custodien les seves col·leccions pròpies, i sovint no ho poden fer en les millors condicions possibles, ja que s'han d'adaptar a edificis que no estan prou preparats per a les seves necessitats i característiques i que sovint els ajuntaments no poden fer front a la regeneració i a la renovació d'aquests espais.

Per això, estem repensant el sistema de reserves del país, tot treballant en el pla de reserves nacionals mancomunades, que ha d'esdevenir un recurs de referència a

disposició del conjunt dels museus catalans. Tots els museus tenen necessitats en aquest sentit, i així ens ho manifesten i ens ho fan arribar.

I l'horitzó és posar les bases de la construcció d'una nova i única reserva nacional mancomunada, que esperem tenir en marxa i estem decidits a tenir en marxa en el termini de tres anys. És un repte majúscul, i és necessari i urgent, com vostè deia, que la Generalitat lideri aquest repte amb el suport i estenent la mà al món local. Perquè la millor estratègia per a la conservació de les col·leccions a llarg termini és comptar amb una bona estratègia de conservació preventiva.

A més, per garantir la bona conservació de tots aquests béns, tenim previst també incrementar la dotació del Centre de Restauració de Béns Mobles, aquest equipament de referència que tots vostès coneixen, que dona servei a abast nacional.

I vaig acabant. La conservació i la difusió del patrimoni cultural català són una obligació ineludible per al Govern, també un repte i un orgull. Per això la col·lecció nacional és prioritària en el marc de les nostres polítiques, perquè és de tots els catalans i de totes les catalanes, i els museus i el Govern les custodiem i les gestionem.

Hem de garantir, així, els drets patrimonials de la ciutadania. Ens volem assegurar que preservem i lleguem a les generacions futures obres i objectes representatius de tots els períodes, de totes les disciplines i amb una mirada diversa i inclusiva.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, honorable consellera. Vol replicar, la diputada? (*Pausa.*)

Interpel·lació al Govern sobre el model d'atenció a la dependència

300-00101/15

Doncs passem al vuitè punt de l'ordre del dia, que és la interpel·lació al Govern sobre el model d'atenció a la dependència. És presentada pel Grup Parlamentari Comuns i, per fer-ne l'exposició, té la paraula la diputada senyora Núria Lozano Montoya.

Núria Lozano Montoya

Gràcies, president. Consellera, diputades, diputats, resistents totes fins a última hora... S'agraeix la companyia. Per a Comuns, la prioritat és la superació de la desigualtat com a eix principal que articuli les polítiques, resignificant els drets socials com un dels pilars de l'estat del benestar, superant el biaix assistencialista per substituir-lo per una concepció de drets de ciutadania universals a l'abast de tota la població, i no simplement ajuts en termes de vulnerabilitat, situació en la que, d'altra banda, tothom podem trobar-nos en algun moment al llarg de la vida i que, per tant, cal desestigmatitzar.

Però aquesta concepció requereix una aposta inequívoca, que és que la lluita contra la desigualtat passi de ser una de les grans prioritats, cosa que implicaria un esforç de dotació econòmica, amb o sense pressupost, molt més ample que el de governs anteriors per superar l'actual dèficit de finançament de les polítiques socials; també la bretxa econòmica en salut i educació.

Estem parlant d'un canvi de paradigma que no consisteix només en reduir llistes d'espera, i, malgrat tot, la seva reducció és una exigència. Perquè, com es pot garantir el dret a la cura amb una llista d'espera de divuit mil persones en l'accés als serveis o de catorze mil persones per accedir a una residència?

La superació, doncs, de la desigualtat requereix atendre la població al llarg del seu cicle vital, cosa que implica donar resposta al repte de l'envelliment de la nostra societat. La inversió de la piràmide de població no és cap sorpresa per a ningú, però aquest allargament de l'esperança de vida no pot ser, en cap cas, la coartada per amagar el desastre del servei públic de dependència i cures a les persones.

Catalunya lidera el rànquing estatal de nombre de persones amb dependència que traspassen abans d'obtenir la prestació, mentre les seves cures les assumeixen les dones de la família o, en precari, dones migrades.

És just carregar sobre les seves esquenes la deficient gestió d'aquests anys dels successius governs en matèria de drets socials? Són conscients de la dimensió del problema, el grau de patiment i l'impacte sobre la qualitat de vida de les persones dependents i el seu entorn més pròxim? Quines mesures pensen adoptar al respecte?

Un dels acords del pacte d'investidura Comuns-PSC és un pla de millora de l'atenció a la dependència per reduir llistes d'espera, amb un mínim de sis mil noves places residencials de centre de dia per a gent gran, persones amb discapacitat, també salut mental en aquesta legislatura.

Perquè, malgrat la millora de prestacions des del ministeri, el resultat de les decisions dels últims anys és que seguim a la cua de totes les comunitats autònomes. Què pensa fer respecte a les llistes d'espera de la llei de dependència? Quan es posarà en marxa el pla pactat? Quan es començarà a notar el seu impacte? Quantes d'aquestes sis mil places tenen previst crear en l'exercici 2025?

I aquest és el punt on estem en la prestació del servei públic de residències. Com hem arribat a la situació actual? Bé, vam patir una pandèmia que va generar una crisi sense precedents, però que també va posar en evidència les febleses del sistema de serveis socials, que, malauradament, vam pagar molt cara.

Les conclusions de la Comissió d'Investigació sobre Residències van ser decebedores, quan no complaents amb els grans grups empresarials. Aquestes morts han de ser reparades, com a mínim, repensant el model i fent les inversions necessàries per superar la situació.

Perquè el que està passant amb les residències és just el que no hauria de passar. Que els operadors siguin grans fons d'inversió de l'IBEX 35 i empreses multinacionals és un risc; no es pot deixar en mans del mercat el que han de ser polítiques públiques que articulin aquest pilar de l'estat del benestar.

Per tant, és essencial definir qui ha de ser operador dels serveis per a les persones, limitar l'externalització dels serveis i garantir models de qualitat centrats en les persones que frenin la degradació dels serveis públics per la vulnerabilitat i precarietat dels seus recursos, però també –per què no dir-ho– de gerències sense escrúpols per a les que preval el guany econòmic per davant de tot, en un sector que està profundament privatitzat, amb aproximadament el vuitanta per cent de places residencials privades, i on Generalitat i ajuntaments deleguen en mans privades la gestió de bona part dels equipaments públics. Pensin abordar un canvi en el model de concertació de places a les mercantils per obrir centres i places cent per cent públiques?

I, tenint en compte el grau de dependència cada cop de major grau dels residents, les ràtios de personal gerent i sanitari són insuficients. Encara més als centres de gestió privada, amb ràtios més baixes permeses per la normativa, i la falta d'equitat en l'accés als serveis en funció del tipus de centre, quelcom que necessita de sistemes d'inspecció més eficaços que l'actual, sense capacitat de control sobre el funcionament intern dels centres.

És imprescindible un reequilibri entre el sector públic i el privat, aprovant i desenvolupant un pla d'inversió plurianual per part de la Generalitat, coordinant amb els ajuntaments la cessió de terrenys públics municipals per garantir l'accés a places de provisió i gestió públiques a totes les persones que en necessitin.

Durant les successives crisis, de 2007 i 2020, hem deixat molt sols els ajuntaments per fer front a l'emergència social. Això ha tensionat moltíssim els serveis socials bàsics. Tenim molts ajuntaments que lideren i que esperen una Generalitat que doni resposta a les seves necessitats. Amb el nou contracte programa tenim l'oportunitat de facilitar-los aquestes eines.

I ara que torna a estar en vigor la regla de despesa, abordarà el Govern la construcció de centres residencials per atendre les necessitats d'inversió arreu del territori, substituint els ajuntaments en el seu esforç inversor en solitari dels últims deu anys?

És cert que per mirar el futur cal reconstruir tot el perdut en aquests anys de paràlisi. I el problema de les condicions laborals i salarials de les professionals de la dependència està sent un llast molt greu per al sector. Nosaltres estem plenament compromeses amb l'equiparació salarial de les professionals de l'acció social amb les del sector públic, però no només del sistema públic de drets socials, sinó també del sistema públic de salut.

També amb l'ampliació del nombre de professionals, amb la reducció de ràtios i garantir la qualitat en l'atenció amb professionals titulats, col·legiats i que reuneixin tots els requisits per a l'exercici professional exigits a l'Estat espanyol, objectiu que no es pot assolir sense actualitzar la cartera de serveis socials i revisar les tarifes, amb un estudi econòmic financer de cada servei i tenint en compte ja les millores salarials. I, en aquesta actualització de tarifes, cal qüestionar també el repagament de serveis en col·lisió amb la universalitat i el dret subjectiu de les persones a la protecció social.

No voldríem deixar de fer una reflexió. Segons descriu el Decret 142/2020, l'objecte del servei d'acolliment residencial és facilitar un entorn substitutiu de la llar, adequat i adaptat a les necessitats d'assistència, per afavorir la recuperació i el manteniment del màxim grau d'autonomia personal i social. I, per tant, els centres residencials, quan les condicions són les adequades, serien la llar de molts ciutadans, la casa de les persones que hi viuen.

Compartim aquest enfocament orientat a l'atenció al domicili de la persona, des de l'empoderament, des dels drets, amb una imprescindible millora del seu finançament. Però per permetre aquesta atenció en el marc de l'entorn comunitari, doncs, quins mitjans estarien disposats a posar a disposició per afrontar-ho des del professionalisme i no el voluntarisme de l'entorn de la persona?

Perquè un altre obstacle que trobem són les característiques del parc d'habitatge, que tot sovint no permet la seva adaptació, més enllà de la capacitat econòmica necessària per fer-ho. Com creuen que es pot avançar en aquest sentit? Quina inversió tenen prevista per a l'adaptació del parc d'habitatge a les necessitats de les persones en situació de dependència? I quants habitatges adaptats a les necessitats d'aquestes persones tenen previst reservar?

Tenint en compte que sempre hi haurà una necessitat d'atenció també en centres residencials, cal parlar de model residencial al servei de la persona, que tingui en compte les seves necessitats, garanteixi drets i respecti les seves decisions en l'atenció i la vida quotidiana, ajudant-se d'un pla personal d'atenció i suport al projecte de vida, amb participació de la pròpia persona, del seu familiar, de l'assistent personal i professional de referència. En definitiva, atenció centrada en la persona, de la que fa tants anys que es parla i que necessitem que esdevingui una realitat.

Serveis i centres han de ser dissenyats, per tant, per facilitar que les persones romanguin i es mantinguin connectades amb els llocs i persones significatives per a elles, per mantenir relacions familiars, per mantenir relacions afectives amb les persones properes i promoure una vida activa i de participació comunitària.

Això implica centres residencials amb dimensions més humanes, garantir la privacitat i autonomia de residents i espais reduïts de convivència amb els suports que cadascú necessita per a la seva vida quotidiana. Un model allunyat tant de macro-residències com de petites residències, que poden complir amb els requisits del decret d'acreditacions, però tot sovint no amb les necessitats de les residents. Quelcom cada cop més difícil si tenim en compte que l'especulació immobiliària és el principal problema social del país, i les finques sota control de fons d'inversió i empreses especulatives no paren de créixer, situació que també afecta les residències.

Fa dos plens parlàvem sobre el tancament de la Tàber, però més residències han rebut notificacions de no renovació del contracte per lloguers de temporada turístics, i fins a cinquanta residències a l'Eixample estarien en perill de tancament per aquesta causa.

Té capacitat, el departament, per reubicar aquestes persones? Com ho faran un cop tancats tots aquests centres? Com garantirem l'arrelament al seu entorn? I què pensen fer per frenar l'especulació i l'amenaça que suposa als drets socials? (*Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.*) Acabo, president. Pensen tolerar que els fons voltors ens deixin sense serveis i contemplen un pla per blindar la cartera de serveis i els drets de les persones? Està a les seves mans demostrar quines són les seves prioritats. Comuns estem plenament compromeses per treballar en la garantia efectiva d'aquests drets.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. I per respondre té la paraula la senyora Mónica Martínez Bravo, consellera de Drets Socials i Inclusió.

La consellera de Drets Socials i Inclusió (Mónica Martínez Bravo)

Gràcies, president. Diputades, diputats... Moltes gràcies, diputada. Coincidim en gran mesura amb moltes de les qüestions, en gran mesura amb el diagnòstic i també amb la importància d'abordar aquest tema. Tenim un repte com a societat, i compartit amb totes les societats avançades, que és el repte de l'envelliment de la població. Avui en dia a Catalunya hi ha 1,5 milions de persones de més de seixanta-cinc anys, i en deu anys n'hi haurà mig milió addicional. El nombre de persones centenàries es duplicarà en els propers deu anys.

Aquest fenomen demogràfic està transformant la nostra societat, i hem de ser-ne conscients i hem d'adaptar-nos a aquesta nova realitat. Està implicant canvis profunds, també en positiu. Hi ha moltes persones amb una llarga esperança de vida, que també, doncs, s'obren nous camins i noves oportunitats. De fet, el sector de l'economia platejada és un sector en expansió que genera a Catalunya 8.000 milions d'euros l'any, i hi ha 122.000 persones que treballen, diguéssim, en el sector de l'economia platejada en el seu conjunt. Però hem de ser conscients que també això implica reptes importants per a l'estat del benestar, que s'ha d'adaptar a aquesta realitat i donar-hi respostes.

El compromís d'aquest Govern amb les persones grans i afrontar el repte de l'envelliment des del rigor, des de l'evidència, des de les millors pràctiques a nivell internacional i des de trobar i destinar els recursos adients per fer-hi front és complet i és ple.

Hi ha diferents accions que estem impulsant des del Departament de Drets Socials i que van, com bé deia al principi, en la línia de les millors pràctiques i també de pràctiques que també l'espai de Comuns està promocionant des de fa anys. Per exemple, també des del Govern d'Espanya, el Ministerio de Derechos Sociales impulsa aquest nou model de cures i que forma part, doncs, diguéssim, del Govern de coalició, que ha augmentat en els últims anys de manera substancial també el finançament per abordar aquesta problemàtica. No és suficient, també en som conscients, i les comunitats autònomes no podem fer front a aquesta realitat, i nosaltres som vocals en demanar que l'Estat també porti més finançament. Però crec que també és de justícia posar en relleu que el Govern de coalició a l'Estat espanyol ha multiplicat substancialment els recursos en els últims anys destinats al tema de la dependència i l'envelliment.

Però no són només els recursos, és el model, no? Hi ha un major consens sobre el nou model de cures al qual volem aspirar com a societat. I el primer pilar d'aquest nou model de cures ha de ser fomentar l'autonomia de les persones. Les persones grans volen envellir a casa seva, i és l'objectiu d'aquest Govern estendre el màxim

possible la vida autònoma de les persones a les seves llars, perquè és el que volen i també, doncs, és el que fomenta una major dignitat.

I com ho podem fer per estendre aquesta fase d'autonomia de les persones grans? Doncs aquí hem de fer diverses accions. Una és fomentar les noves tecnologies. Ens poden ajudar a perllongar aquesta estada, aquesta fase d'autonomia de les persones, per exemple, mitjançant la teleassistència avançada, mitjançant les adaptacions de la llar a les seves noves situacions de dependència; per exemple, reforçant tot el que és l'atenció domiciliària i flexibilitzant els diferents recursos perquè es pugui combinar atenció domiciliària amb un centre de dia o un altre tipus de suports. I el tercer eix seria l'enfortiment dels suports a la comunitat. Per promoure un envelliment actiu, l'acció comunitària, que les persones estiguin al seu entorn, que vagin a comprar el pa, que vegin els seus veïns, que participin en el centre cívic del seu barri, del seu poble és fonamental per a la seva salut. I l'evidència científica ho corrobora.

Nosaltres enfortirem tota aquesta xarxa amb tota la xarxa de casals cívics i comunitaris, que abans eren casals de gent gran, i el Govern anterior va posar en marxa un pla per reconvertir-los cap als casals cívics oberts cap a la ciutadania, que creiem que és un canvi molt positiu. I també ho fem de la mà dels ens locals, dels ajuntaments, dels alcaldes i les alcaldesses, per enfortir tot aquest teixit social, associatiu i de la comunitat. I això he tingut l'honor en els últims mesos de veure-ho de primera mà i de parlar amb els alcaldes i alcaldesses i coordinar-nos millor en com enfortir aquest enfocament comunitari. Des d'Almacelles passant per Maçanet de la Selva, Ripollet i Ascó, molts ajuntaments estan impulsant tota aquesta vessant comunitària, i el Govern de la Generalitat estarà al seu costat per adaptar-se a aquesta nova realitat.

I a tot això també aconseguirem donar-hi un impuls més gran i una coordinació molt més efectiva amb la nova Direcció General de la Gent Gran que el president Illa va anunciar fa uns mesos i que esperem que en les properes setmanes, doncs, pugui ser una realitat i posar-ho en marxa.

Llavors, fomentar tota aquesta fase de l'autonomia a la llar és cabdal. Però també som conscients que arriba un punt on les persones no poden tenir aquesta fase d'autonomia i han d'ingressar a un centre residencial, i és la millor opció per a elles i les seves famílies. Hem d'enfortir tota aquesta xarxa residencial, perquè quan arribin a aquesta situació, com bé deia la diputada, això sigui la seva llar, sigui un centre residencial d'excel·lència, de màxima qualitat i estiguin ben atesos.

I com ho farem, tot això? Doncs, en el marc de l'acord d'investidura, tenim el ferm compromís de crear sis mil noves places residencials de diferent tipus i que estem, diguéssim, centrats en aquesta tasca. Aquestes residències també és important que tinguin un nou model residencial, no? Models residencials de petites residències, amb unitats de convivència més petites, amb flexibilitat. I les noves residències que ja s'estan construint s'estan construint amb aquest enfocament més comunitari d'unitats de convivència més petites. Totes les residències que tenim de gestió pròpia també tenen ràtios baixes, tenen u a set, per sota del que marca la legislació. I aquest també és un model que hem de continuar impulsant.

També impulsarem nous models d'atenció residencials, com, per exemple, els SAIAR, els serveis d'atenció integrals a l'àmbit rural, que són com centres de dia a l'àmbit rural, però amb més flexibilitat, que permeten combinar el que és un acompanyament diürn amb tallers preventius i també amb serveis ambulatoris de proximitat. Perquè la proximitat és cabdal per fomentar no només l'autonomia, però també un abordatge residencial que sigui el més agradable possible per a aquestes persones i el que considerem cuidar-les millor.

Hem impulsat també un pla de xoc important per a la reducció de les llistes de valoració per a la discapacitat i la dependència. Vam anunciar tot un paquet de diferents mesures, i anem fent passes. Als pocs mesos d'arribar, vam posar en marxa un visor de Salut + Social, que permet que les persones no hagin de portar en paper

els informes mèdics per a la tramitació de la valoració i la dependència. I això, que sembla una cosa menor, el que està fent és reforçar el que són les sol·licituds que arriben *online* moltes vegades, perquè les fan els familiars, però també els treballadors o els serveis d'assistència a la ciutadania. I tot això de fer-ho..., passar del paper a fer-ho *online* ens permetrà escurçar de manera substancial les llistes d'espera i reduir tots els passos de la tramitació.

I aprofito també per fer-vos un anunci: des del 3 de març ja estan en funcionament formularis electrònics de càrrega automàtica. Quan una persona entra la sol·licitud en aquest formulari de càrrega automàtica, malgrat que ho faci un treballador social o la pròpia persona o el propi familiar, ara, des del 3 de març, això va directament a la base de dades de la Generalitat, mentre que abans hi havia un funcionari que recollia la informació que arribava o bé en paper o bé *online* i la tornava a picar a un ordinador. Amb això escurcem de mitjana un mes de llista d'espera, i això ja és una realitat en el dia d'avui.

Bé, hi ha moltes altres qüestions de les que volia parlar, però se m'esgota el temps. Aquest Govern està totalment compromès amb un abordatge de la dependència que fomenti els serveis públics d'excel·lència. Aquí, com abordem el repte de l'envel·liment? Hi ha dos models: un model d'excel·lència, un model d'atenció pública, un model d'un estat del benestar fort, o un model de qui pugui pagar-s'ho ja tindrà un envelliment digne. Aquest Govern està totalment compromès amb la primera via, és el que estem fent i és el que farem.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora consellera. Per fer la rèplica, té la paraula la diputada senyora Núria Lozano Montoya.

Núria Lozano Montoya

Gràcies, president. Consellera, diputades, diputats... Bé, celebro que compartim el diagnòstic, perquè el cert és que, per començar a reconstruir, el més important és tenir clar on hi ha les deficiències i, per tant, poder posar fil a l'agulla.

El cert és que les deficiències són moltes. Venim d'una etapa de retallades i d'infr finançament al sistema de protecció a la dependència. Jo ho situava a la intervenció inicial, tot i que més breument. És cert que, a part de que va haver-hi una millora de la quantia de les prestacions per part del ministeri, a més a més, va haver-hi un increment de pressupost de l'ordre de 1.200 milions d'euros i es va recuperar part del finançament. Però, tot i així, les decisions adoptades malauradament ens van situar en el punt en què ens trobem actualment, no?

I això ens remet, doncs, a aquestes ràtios de personal insuficients, a una inadequació de la cartera de serveis, una falta de cobertura del personal als centres, però sobretot a un element en el que em vull detenir per un moment, que és el de la mercantilització de les cures. Jo abans feia referència al fet de que hi ha molts fons d'inversió, hi ha moltes entitats de l'IBEX 35. No és una qüestió de criminalitzar les entitats de l'IBEX 35, però és cert que tenen un enfocament de la prestació dels serveis a les persones radicalment diferent al d'altre tipus d'entitats i que, per tant, les prioritats, doncs, són l'obtenció de guanys. I tot sovint això va a costa d'elements com una mala qualitat en l'alimentació o segurament una reposició de materials que no és la més adequada per a un correcte funcionament dels centres.

I, per tant, això ens situa, doncs, tot sovint, a més a més, en centres massa grans, massificats i amb habitacions compartides, amb una qualitat de la prestació del servei que no és la més idònia. O amb aquestes condicions laborals precàries, quan no directament amb un incompliment de condicions laborals. També amb una falta de control –vull pensar que és això– de l'homologació de titulacions acadèmiques i professionals, on tenim un dèficit al que cal dedicar atenció.

Com compartim també l'objectiu de la vida en comunitat. I ens sembla positiu utilitzar com a ajut aquestes noves tecnologies, tot i que és cert que haurem de fer un esforç important d'inversió, perquè no tothom, des d'una perspectiva econòmica, té accés a aquest tipus de tecnologies. I el que hem d'aconseguir és que siguin un dret universal per a la població en el seu conjunt.

Com compartim també la flexibilització de recursos o la necessitat de l'envel·liment actiu en un entorn comunitari, tot i que haig de dir que a aquest respecte, sobretot en l'etapa ja de caràcter residencial, és molt important que hi hagi també places en sòl qualificat urbà, que faciliti la mobilitat personal de les persones i també aquestes relacions amb el seu entorn afectiu, quelcom que és molt més difícil en aquestes residències més grans, que acostumen a estar a l'exterior de les poblacions i que, per tant, és més complicat, no?

I, pel que fa al tema de les ràtios, és cert que les ràtios públiques són més baixes, però també és cert que la normativa preveu la possibilitat de que les ràtios als centres privats siguin diferents a les dels centres públics. I al que hauríem d'anar és a una homogeneïtzació de ràtios, perquè en aquests moments el que ens trobem, a tall d'exemple, és que si estàs en un centre privat tens un nombre d'hores de fisioteràpia, doncs, inferior al que tens en un centre públic. I això ens situa en una diferència en matèria de drets que no és justificable, perquè només té en atenció a la tipologia del centre residencial al que la persona està fent la seva estada. I, per tant, al que hem d'anar és a universalitzar els drets, també amb independència de la tipologia del centre residencial on la persona pugui estar desenvolupant, doncs, la seva vida quotidiana.

I una última qüestió en la que em detindré per un moment, que m'hi he referit molt de passada per motius de temps en la meua intervenció anterior, ja que té a veure amb la lluita contra l'especulació. Hem de començar a pensar en mesures concretes, com la prohibició de compres especulatives, l'aplicació del règim sancionador de regulació de lloguers –és una norma de caràcter general, però, per què no?–, però també pla de rescat de les places de residències de gent gran i escoles bressol a zones tensionades o l'ampliació del tanteig i retracte, entre d'altres, als serveis de cura a les persones en risc per l'especulació. Perquè en aquests moments el que tenim és, doncs, una situació que pot arribar a ser greu i que, a més a més, aniria en detriment d'aquesta aspiració a la vida en comunitat a que fèiem referència anteriorment, perquè serà molt difícil reubicar aquestes persones exactament en el mateix entorn, i pensem que aquest ha de ser l'objectiu.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyora diputada. I, per fer la rèplica, té la paraula la consellera de Drets Socials i Inclusió.

La consellera de Drets Socials i Inclusió (Mónica Martínez Bravo)

Moltes gràcies, diputada. Bé, som plenament conscients dels reptes, que torna a reiterar amb bon criteri. I també em dona l'oportunitat de parlar d'un que, per manca de temps, no he pogut abordar, que són les condicions laborals de les persones que treballen en aquest sector, que és una de les qüestions, doncs, clau que estem abordant amb molt d'èmfasi. Perquè, si volem donar un bon servei a les persones grans, a les persones en situació de dependència, a qui hem de cuidar també és al cuidador, en aquest cas la cuidadora, perquè en gran mesura són dones. Tenim una situació amb una bretxa salarial excessivament alta, amb uns salaris –a tot el sector social, però molt especialment al de l'atenció a la dependència– excessivament baixos i molt diferents als d'altres àmbits, com, per exemple, podria ser salut. I això està afectant la capacitat de retenir el talent, de donar unes bones condicions laborals i està suposant uns greus problemes.

Hem fet un grup de treball per abordar precisament aquestes qüestions dins del marc del diàleg social, i també tenim un grup de coordinació, junt amb Empresa i Treball i el Departament d'Economia, per veure i començar a planificar, doncs, aquest escenari d'equiparació salarial. Però no només d'equiparació salarial; hi han moltes altres qüestions que el salari: hi ha la definició de la progressió professional d'aquestes treballadores i moltes altres qüestions, diguéssim, també d'intentar consolidar els convenis. El sector social té disset convenis diferents, que també dificulten molt la manera de funcionar.

A la meua primera compareixença al Parlament, la primera qüestió que vaig posar sobre la taula és la necessitat de dignificar tot el sector social, passant pels usuaris, que som tots i totes –tots els ciutadans som usuaris i ens hem de veure reflectits en el sector social. Però, en segon lloc, són els treballadors i les treballadores, i també els cuidadors i les cuidadores. Hem de continuar impulsant projectes, per exemple, com el programa Respir, perquè qui cuidi no professionalment d'alguna persona, d'algun familiar, doncs, també tingui eines, tingui la formació, tingui les capacitats de tenir aquests descansos que li faran tenir un major benestar per a elles i per a les persones que cuiden.

També, diputada, em comentava quin és el model de residències que impulsem. El repte de l'envelliment és un repte tan important que necessitem tots els recursos des de tots els àmbits de la societat. Sens dubte, necessitem enfortir l'estat del benestar, les administracions públiques, i fer-ho de la mà dels ens locals, de l'Administració central de l'Estat i també des de la Generalitat. Però també necessitem col·laboracions publicoprivades que ens facin enfortir i construir aquesta xarxa. No podem renunciar a ningú.

Ara bé, és el nostre deure, doncs, endreçar i reivindicar i vetllar perquè hi hagin unes bones condicions. Però creiem que també és important tenir unes bones col·laboracions publicoprivades en l'àmbit de l'envelliment. Però hem d'estar atents a enfortir, diguéssim, l'oferta de residències per poder vetllar perquè tothom tingui la possibilitat d'envellir en el seu entorn. I en això estarem molt atents per veure que a tota la xarxa d'atenció a la gent gran no hi ha espais on no pugui haver-hi una residència o una atenció de proximitat. I això ho farem, com deia, de la mà dels ajuntaments, de la mà de les diferents administracions i de la mà de tenir les millors dades, la millor evidència per veure on necessitem reforçar i de quina manera.

Però acabo reiterant el nostre compromís en abordar tota aquesta problemàtica des del rigor, des del reforç de l'estat del benestar. I com li donem resposta a aquest gran repte serà una qüestió que ens definirà no només com a societat, sinó com a tota la nostra generació.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora consellera.

Se suspèn la sessió, que reprendrem demà a les nou del dematí.

La sessió se suspèn a un quart de vuit del vespre i cinc minuts.