



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XV legislatura · tercer període · sèrie P · núm. 51

Ple del Parlament

Sessió 27, primera reunió, dimarts 15 de juliol 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 la situació i la gestió de les infraestructures 255-00006/15	4
Interpel·lació al Govern sobre l'informe anual de l'economia catalana 2024 300-00167/15	50
Interpel·lació al Govern sobre la política econòmica i el sector turístic 300-00165/15	55
Interpel·lació al Govern sobre la situació de la justícia a Catalunya 300-00173/15	63

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.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)

0213-7984 (sèrie P)

DL: B-27.966-1980

www.parlament.cat

Sessió 27.1

La sessió s'obre 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 i el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

Al banc del Govern seu el president de la Generalitat, acompanyat de tot el Govern.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Preguntes amb resposta oral.
2. Debat sobre la situació i la gestió de les infraestructures (tram. 255-00006/15). Grup Parlamentari de Junts. Substanciació.
3. Decret llei 12/2025, de 3 de juny, per augmentar la resiliència del subministrament elèctric a Catalunya (tram. 203-00018/15). Govern de la Generalitat. Debat i votació sobre la validació o derogació del decret llei (text presentat: BOPC 249, 7).
4. Projecte de llei de l'estatut de municipis rurals (tram. 200-00001/15). Comissió d'Afers Institucionals. Debat i votació del dictamen de la comissió (dictamen: BOPC 270).
5. Proposta de resolució de creació d'una comissió d'investigació sobre l'activitat de la Direcció General d'Atenció a la Infància i l'Adolescència (tram. 252-00014/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació (text presentat: BOPC 232, 48).
6. Interpel·lació al Govern sobre l'informe anual de l'economia catalana 2024 (tram. 300-00167/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Substanciació.
7. Interpel·lació al Govern sobre la política econòmica i el sector turístic (tram. 300-00165/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Substanciació.
8. Interpel·lació al Govern sobre la situació de la justícia a Catalunya (tram. 300-00173/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Substanciació.
9. Interpel·lació al Govern sobre les polítiques de seguretat pública (tram. 300-00170/15). Andrés García Berrio, Grup Parlamentari Comuns. Substanciació.
10. Interpel·lació al Govern sobre el sistema d'avaluació per a obtenir el permís de conduir (tram. 300-00172/15). Grup Parlamentari de Junts. Substanciació.
11. Interpel·lació al Govern sobre les polítiques educatives (tram. 300-00169/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Substanciació.
12. Interpel·lació al Govern sobre el compromís del Govern amb la preservació i la projecció de referents i símbols nacionals de Catalunya (tram. 300-00171/15). Grup Parlamentari de Junts. Substanciació.
13. Interpel·lació al Govern sobre les polítiques LGBTI que ha desenvolupat el Departament d'Igualtat i Feminisme (tram. 300-00166/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Substanciació.
14. Interpel·lació al Govern sobre el problema de l'avenç de l'islamisme i la imposició del vel a les dones (tram. 300-00168/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Substanciació.
15. Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre l'impacte de la venda a la maneta (tram. 302-00128/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació.
16. Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la situació del sistema de salut (tram. 302-00129/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació.
17. Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la política agrària comuna (tram. 302-00130/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació.
18. Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre les polítiques amb relació a les administracions locals (tram. 302-00132/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació.
19. Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la feblesa de l'Estat a Catalunya (tram. 302-00133/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació.
20. Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la gestió de la funció pública (tram. 302-00135/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació.

21. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre el dret al lleure i a les oportunitats educatives a l'estiu (tram. 302-00131/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació.

22. Moció subsegüent a la interpellació al Govern sobre la llibertat educativa (tram. 302-00134/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació.

El president

Comença la sessió.

La llista de les preguntes a respondre oralment en el Ple està inclosa en el dossier del ple. 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.

Abans de continuar, vull donar la benvinguda a la diputada Ariadna Urroz Segura, del Grup Parlamentari de Junts. Per mi, personalment, és un privilegi de donar-li la benvinguda, atès que compartim escola de formació a través de la JNC. Així mateix, li desitjo tots els encerts i sobretot el màxim nivell de dignitat a l'hora de servir aquesta nació.

Així mateix, els faig avinent que cinc diputats i dues diputades han delegat el seu vot per a aquesta sessió plenària: els diputats Carles Puigdemont i Casamajó i Lluís Puig Gordi, del Grup Parlamentari de Junts, han delegat el seu vot en el diputat Albert Batet i Canadell; així mateix, el diputat Joaquim Calatayud Casals, del Grup Parlamentari de Junts, ha delegat el seu vot en la diputada Mònica Sales de la Cruz; 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; la diputada Jéssica Albiach Satorres, del Grup Parlamentari Comuns, ha delegat el seu vot en el diputat David Cid i Colomer; el diputat Jaume Veray Cama, del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, ha delegat el seu vot en el diputat Juan Fernández Benítez.

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

A continuació, i 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 de l'Oficina de l'Organització Internacional de les Migracions, des de l'inici d'aquest any 2025 hi ha un total de 813 víctimes mortals i desaparegudes a la Mediterrània.

Debat sobre la situació i la gestió de les infraestructures

255-00006/15

Passem ara al segon punt de l'ordre del dia. El segon punt de l'ordre del dia és el debat sobre la situació i la gestió de les infraestructures.

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 de Junts, aquest intervindrà en primer lloc per un temps màxim de cinc minuts.

Té la paraula, doncs, en nom del Grup Parlamentari de Junts, el seu president, el diputat senyor Albert Batet i Canadell.

Albert Batet i Canadell

Molt honorable president del Parlament, molt honorable president de la Generalitat, membres del Govern, diputats i diputades, molt bona tarda a tothom.

Aquest Ple monogràfic sobre infraestructures és un debat molt necessari. Junts vam registrar aquest debat el mes de gener. Mig any després, la necessitat ha esdevingut urgència. Malauradament, el temps ens dona la raó, perquè, il·lustres diputats, Catalunya està col·lapsada; president, Catalunya està col·lapsada. Els catalans i les catalanes patim un col·lapse sistèmic en molts serveis, però si hi ha un àmbit que exemplifica aquest col·lapse són les infraestructures, i el primer deure i obligació que tenim com a diputats del Parlament de Catalunya és reconèixer-ho. Catalunya pateix un col·lapse en infraestructures, un col·lapse en infraestructures de mobilitat, un col·lapse en transport ferroviari, una crisi a rodalies, un col·lapse en les vies ràpides del país, incidents diaris a l'AP-7 i col·lapse a la capacitat de l'aeroport del Prat. Totes les principals infraestructures del país estan col·lapsades; un col·lapse en infraestructures que té un impacte directe, en primer lloc, a les persones, en el seu dia a dia, de milers de catalans, i, en segon, a l'economia i a la competitivitat del nostre país i de les seves empreses.

I aquest col·lapse té uns responsables, amb noms i cognoms: el Partit Socialista i el Partit Popular. De fet, ja ho va vaticinar Ramon Trias Fargas a *Narració d'una asfíxia premeditada*. La situació de col·lapse de les infraestructures principals a Catalunya és fruit, primer, de desinversions cròniques i premeditades de l'Estat espanyol a Catalunya –que en aquest cas sí que són singulars i no generalitzables– que han perpetrat tots –i «tots» és tots– els governs espanyols, tant del PSOE com del Partit Popular, com del PSOE amb Sumar. Només un exemple: en els últims quinze anys, Renfe i Adif només han executat menys del vint-i-cinc per cent del que havien presupostat a Catalunya i, en canvi, han executat un cent cinquanta per cent a Madrid. I permeti'm dir-li en aquest punt que seria inadmissible que, a més del dèficit d'inversions, aquesta situació insostenible de les infraestructures s'hagués agreujat per culpa de la corrupció. Esperem que no sigui així, però hi ha una adjudicació d'Adif a Sant Feliu de Llobregat sota sospita per possible cobrament de comissions il·legals per part de dirigents que eren del Partit Socialista. Tindrem oportunitat de parlar-ne en la seva compareixença a petició de Junts la setmana vinent aquí al Ple del Parlament.

I la segona raó d'aquesta crisi estructural de mobilitat: la falta de poder polític i la capacitat de decisió per part de Catalunya. Les principals infraestructures del país són totes titularitat o patrimoni de l'Estat espanyol –els trens, els aeroports, els ports i les carreteres, totes–, situació que es veu agreujada amb la submissió del PSC davant del PSOE: no fem res que pugui incomodar el senyor Pedro Sánchez. L'última dada: el quaranta-vuit per cent només de les inversions executades a Catalunya. I vostè, president, no diu res, no es planta davant Madrid, no aixeca la veu, no sigui que incomodi el Govern de Pedro Sánchez i del PSOE. Aquest no és el lideratge que Catalunya necessita, per moltes campanyes de publicitat i diners que es gastin. El que està clar és que Catalunya lidera un col·lapse en infraestructures.

Des de Junts esperem un debat responsable, amb visió de país i de futur. El diputat Salvador Vergés després explicarà les propostes que tenim com a alternativa a l'actual deriva des de Junts per Catalunya. Esperem que l'actitud del Govern no sigui de posar el retrovisor, com ens té acostumats la senyora Paneque, perquè la responsabilitat d'aquest col·lapse recau en l'Estat i en els governs de la Generalitat que practiquen la submissió davant l'Estat. El país no aguanta més pedaçs ni més excuses. Catalunya ha d'exigir el compliment de les inversions de l'Estat espanyol, amb visió de país i amb mentalitat d'estat.

Moltes gràcies.

El president

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)

Molt honorable senyor president, consellers, conselleres, senyors i senyores diputats, bona tarda a tothom. Comparec per vuitena vegada davant d'aquesta cambra d'ençà que vaig assumir la presidència de la Generalitat de Catalunya; les set primeres han estat per rendir comptes 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 al Ple específic sobre emergències celebrat el passat 28 de gener, al Ple específic sobre la situació de rodalies del passat 25 de març i la compareixença arran de l'apagada patida el passat 28 d'abril. En aquesta ocasió –en aquesta vuitena ocasió–, comparec a petició del Grup de Junts per Catalunya per analitzar la situació i els projectes de les infraestructures a Catalunya. Faré la primera part de la intervenció en nom del Govern i, posteriorment, la consellera Sílvia Paneque ampliarà tota la informació amb detalls i dades.

Valoro positivament la iniciativa de convocar aquest Ple monogràfic, ja que ens permet donar un primer missatge; em permet, com a president de Catalunya, donar un primer missatge: la gran transformació –la gran transformació– que està vivint el país en l'àmbit de les infraestructures; una transformació que, al meu parer, situa Catalunya a les portes d'un salt d'escala en infraestructures per poder afrontar la propera dècada, tant des d'un punt de vista econòmic com des d'un punt de vista social. Vaig assumir la presidència de la Generalitat amb un propòsit fonamental: posar Catalunya en marxa. Estic convençut –i tinc la plena confiança que així serà– que el país ha de recuperar la màxima ambició en tots els àmbits per tornar al lloc que li correspon al món, tot exercint un lideratge responsable, a l'altura de les capacitats que tenim com a país. És evident –crec que tots hi devem estar d'acord– que les infraestructures són crucials per a la prosperitat de Catalunya, però també per a la prosperitat del conjunt d'Espanya i del conjunt d'Europa. Necessitem un país ben connectat amb l'exterior i ben connectat a l'interior; necessitem preparar el país per a un nou escenari geopolític i comercial, perquè sigui una de les regions, un dels territoris més punters en una Europa reforçada i perquè esdevingui una porta d'entrada de noves oportunitats gràcies al nostre posicionament estratègic com a pont amb Orient. Per això estem connectant Catalunya amb el món i vertebrant el país per terra, mar i aire. La diagnosi de la situació actual, crec que és ràpida: tenim unes infraestructures construïdes per a un país de 6 milions d'habitants, quan a Catalunya ja som, avui, 8 milions d'habitants, i creixent. És obvi que en alguns àmbits tenim unes infraestructures insuficients.

Des del minut zero, el Govern de Catalunya s'ha posat a treballar, recuperant les prioritats correctes i impulsant els projectes més estratègics, que en alguns casos, havien estat víctimes de la indecisió i de la paràlisi durant massa temps. Amb una premissa: mirar endavant, no pas endarrere –soc de pocs retrovisors; amb una convicció: Catalunya ha de recuperar la confiança en ella mateixa, i amb un compromís: generar prosperitat perquè pugui ser compartida pel conjunt de ciutadans de Catalunya. Així ho hem fet amb la millora de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona - el Prat –connectar-nos amb el món–, amb el desdoblament de la carretera C-55, que vaig anunciar aquest passat dissabte –vertebració territorial–, amb la nova empresa Rodalies de Catalunya o amb l'ampliació de la terminal de Hutchison Ports BEST del Port de Barcelona que vam inaugurar aquesta passada setmana, per citar tan sols alguns exemples que al llarg d'aquest Ple podrem tractar amb més detall i profunditat si vostès ho desitgen.

Com ho estem fent? No és la primera vegada, ni serà l'última, que m'ho han escoltat dir: el Govern està per governar, per escoltar i per decidir. Els projectes d'infraestructures que impulsem són fruit de l'estudi rigorós, de l'escolta activa, de la voluntat d'acord amb alcaldes i alcaldesses i amb els sectors implicats. Ara bé, els

debats no es poden eternitzar en detriment que el país avanci. La ciutadania espera que prenguem decisions i que les prenguem basades en l'interès general, en el bé comú, i això és el que estem fent; decisions que prenem amb reconeixement i amb ambició, és a dir, reconeixent les mancances existents –no amaguem el cap sota l'ala ni tanquem els ulls a la realitat– i alhora aplicant una ambició alta, una ambició de país. També m'ho han escoltat dir: som partidaris de la col·laboració més que no pas de la confrontació, més encara en un àmbit estratègic com és aquest, el de les infraestructures. Les grans infraestructures no es milloren amb la confrontació amb d'altres governs: es milloren col·laborant i exigint, amb exigència mútua. A les dades em remeto: Catalunya viu nivells d'inversió i execució inèdits. En aquests moments, a Catalunya estem mobilitzant la inversió pública més important dels darrers anys en matèria d'infraestructures, més de 20.000 milions d'euros si sumem infraestructures energètiques i infraestructures hidràuliques, més de 20.000 milions d'euros, amb l'horitzó 2050.

Per últim, en totes i cadascuna de les actuacions seguim les màximes exigències mediambientals. Catalunya necessita millorar les grans infraestructures? Per descomptat que sí. Catalunya necessita protegir el seu medi ambient? Per descomptat que sí. Són compatibles aquestes dues qüestions? Per descomptat que sí. El Govern vetlla i treballa perquè totes les infraestructures de Catalunya tinguin els màxims estàndards d'exigència en tots els sentits: mediambientals, d'eficàcia, de seguretat i de servei. Volem el millor aeroport, volem els millors ports, volem les millors rodalies i volem també les millors carreteres. Estic convençut que quan acabi aquesta legislatura, Catalunya comptarà amb millors infraestructures de les que ens vam trobar en assumir la presidència de la Generalitat.

M'agradaria tan sols apuntar alguns dels principals projectes que tot seguit, després, la consellera Paneque detallarà i ampliarà. Comencem per l'aeroport. Hem desbloquejat una de les decisions, una de les infraestructures més importants per a la competitivitat de Catalunya de cara a les properes dècades. Tots vostès i el conjunt de la ciutadania han pogut conèixer els detalls del projecte de millora, que ara no repetiré per no estendre'm. Tan sols vull deixar clar que ens trobem en una nova fase. La millora de l'aeroport és una decisió presa que ja estem treballant per fer realitat. Un exemple d'aquest treball és que el passat 4 de juliol la Generalitat de Catalunya ja va visitar un servei d'assistència tècnica per a l'elaboració i seguiment d'un full de ruta ambiental pel desenvolupament de l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona - el Prat.

Els passos següents són, primer, iniciar la redacció del nou pla director de l'aeroport i el procediment d'avaluació ambiental estratègica associat a aquest pla director. Després, la redacció tècnica, arquitectònica i d'enginyeria del projecte i la redacció de la declaració d'impacte ambiental. I en tercer lloc, la previsió de tot plegat és poder aprovar el pla director l'any 2028 per començar l'execució del projecte l'any 2030 i tenir-lo enllestit, si tot va bé, el 2033.

A partir d'aquest acord entre el Govern de la Generalitat i el Govern d'Espanya, AENA durà a terme la transformació de l'aeroport, la millora de l'aeroport, amb una inversió aproximada de 3.200 milions d'euros. I ho fem, hi insisteixo, perquè sigui una oportunitat de millora de tot el delta del Llobregat i del conjunt del país.

Tal com ha afirmat el secretari de Transició Ecològica, el senyor Jordi Sargatal, amb les compensacions incloses en el projecte millorarem el delta del Llobregat, per cada hectàrea afectada en comprarem deu i les refarem. Un projecte que potencia també els aeroports de Girona i Reus i els regionals en el context del sistema aeroportuari català.

Altres infraestructures estratègiques –em vull referir també a elles. Catalunya ha d'aprofitar al màxim comptar amb un sistema aeroportuari i amb un sistema portuari. El Port de Barcelona té en marxa un projecte estratègic d'ampliació amb una inversió de més de 1.704 milions d'euros en les terminals de mercaderies i una recon-

versió de les terminals de passatgers. I el Port de Tarragona segueix adaptant la seva connexió ferroviària a l'ample UIC.

En aquest sentit, com vostès saben, el Corredor Mediterrani és una infraestructura clau que, tal com va afirmar el ministre Óscar Puente en la seva darrera visita al port de Barcelona, estarà enllestit l'any 2027. En aquest sentit, vull assenyalar la futura estació intermodal de Lleida, de la qual ja hem iniciat els tràmits per poder començar-ne la construcció l'any 2027. Perquè un país s'ha de pensar en gran i s'ha de construir amb els peus al territori. Hem de fer un esforç més gran per augmentar la competitivitat del conjunt de tot Catalunya.

Em vull referir també a rodalies. Ho vam debatre en una compareixença monogràfica el passat mes de març i estem complint. Som a la fase definitiva del traspàs de rodalies. Volem un bon traspàs de rodalies, que tothom ho tingui clar i que ningú especuli en això. Bon traspàs per als usuaris, posant per davant la seguretat; bon traspàs per als treballadors, respectant els drets laborals; bon traspàs per al conjunt de Catalunya, garantint la direcció política i operativa en mans de la Generalitat. Hem donat un pas important, l'acord per a la constitució de la nova empresa Rodalies de Catalunya, i preveiem durant aquest mes de juliol concloure els tràmits de la seva constitució.

Alhora segueix endavant l'execució de les més de dues-centes actuacions de millora de les vies i de l'avenç per incorporar cent-deu nous trens a partir de l'any 2026. I si parlem de la xarxa ferroviària del país, no podem oblidar que les dues principals estacions del sistema estan en plena remodelació. Em refereixo a les estacions de la Sagrera i Sants Estació. Saben vostès que soc poc partidari de l'adamisme en política. En aquest cas concret de rodalies, he dit en aquesta cambra –i ho repeteixo en aquesta compareixença– que donem continuïtat a una feina iniciada pel Govern anterior, pel Govern Aragonès.

El metro. El passat 30 de juny en celebràvem el centenari. Alguns de vostès hi eren presents. Cent anys després, la inversió en metro viu un salt d'escala. Per primera vegada en molts anys, els governs de la Generalitat, de l'Ajuntament de Barcelona, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i de la diputació compartim el mateix compromís. Les tuneladores que estan treballant en aquests moments, les obres de millora que s'estan executant, no es fan soles. Tot això ho fem governs compromesos i que hi posem, naturalment, els recursos adients. L'actual mobilització de recursos públics de la Generalitat en el metro està assolint nivells històrics. Vull destacar les obres en marxa de les línies 9 i 10 del metro com un dels projectes més ambiciosos i necessaris.

També voldria destacar, en aquest sentit, la primera fase del TramCamp de Tarragona, entre Cambrils, Salou i Vila-Seca; obres visitades aquest mes de gener. La Catalunya que lidera necessita que l'àrea metropolitana de Tarragona disposi de la millor mobilitat i connexió.

Anem a les carreteres i comencem pel programa de carreteres 2+1. El passat 1 d'abril donàvem compliment a aquesta prioritat de millora de la seguretat viària amb l'aprovació del programa 2+1 per reduir els accidents. El programa inclou actuacions per estendre el model 2+1 a 425 quilòmetres de carreteres, amb actuacions valorades en més de 660 milions d'euros fins a l'any 2030.

Voldria citar, per acabar aquest repàs, una millora molt esperada: la de la C-55. Tal com vaig anunciar dissabte a Manresa, el Govern ha decidit l'opció més viable: el desdoblament per l'actual traçat, amb una variant a Castellgalí i un nou accés a Sant Vicenç de Castellet. A finals d'aquest any disposarem de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental; l'any vinent, el 2026, es redactarà l'estudi constructiu, i la licitació de les obres es procedirà a fer a primers de l'any 2027 amb l'objectiu que la C-55 estigui operativa l'any 2030 i resoldre d'aquesta manera el deute que tenim amb la Catalunya Central.

Acabo ja, referint-me al pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2025-2050. He dit en diverses ocasions, i avui ho reitero, que som un govern reformista, transformador i ambiciós. No som aquí per posar pedaçs a les mancances que durant els darrers anys ha pogut patir Catalunya; som aquí per millorar el present i per planificar el futur. La nostra obligació és avançar-nos i preparar la Catalunya de les properes dècades. Ens hem d'anticipar a com creixerà l'economia, quines necessitats tindrà l'economia del país i com haurem de generar noves oportunitats.

Per això em plau anunciar-los que ja estem treballant en el pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2025-2050 –mirada a l'any 2050–; una aposta decidida i ambiciosa per transformar la mobilitat del nostre país. Perquè la Catalunya pròspera que estic segur que tots volem ha d'estar equilibrada territorialment i ha de connectar totes les seves àrees econòmiques, de Barcelona i la seva àrea metropolitana fins a les Terres de l'Ebre, perquè Catalunya pugui avançar i prosperar unida i cohesionada i ser competitiva de cara al futur.

Per aquest motiu, el Govern plantegem un pla integral que articuli i potenciï els grans àmbits econòmics del Camp de Tarragona, de les Terres de l'Ebre, de les Terres de Ponent i de la Catalunya Central.

Alguns dels projectes estratègics que inclourà aquest pla d'infraestructures del transport són la connexió intermodal ferroviària i viària entre la B-40, ronda del Vallès, i l'Eix Transversal; la connexió mar-muntanya amb l'eix de l'Ebre viari; el desdoblament de la ruta Tarragona-Lleida-Saragossa, o el ramal ferroviari Cervera-Igualada-Martorell, entre d'altres. Volem un pla eficaç i eficient que alhora impliqui els sectors econòmics del país. Per aquest motiu, té com a eix central la col·laboració publicoprivada amb l'objectiu de maximitzar l'eficiència en l'ús dels recursos i accelerar la implementació de projectes estratègics.

Acabo ja. El Govern de Catalunya volem mirar endavant, no volem mirar endarrere; endavant, perquè cal avançar i no pas quedar-nos atrapats en disputes del passat –amb això no hi comptin–; amb màxima ambició de país, perquè el sistema d'infraestructures català faci un salt qualitatiu i quantitatiu, amb grans acords, si és possible, perquè l'ambició sense capacitat d'acord crec que queda mancada de l'impuls necessari, i amb responsabilitat, posant per davant sempre l'interès general del país i les oportunitats que les generacions futures de catalans i catalanes mereixen.

Moltes gràcies. I dono pas a la consellera Paneque.

(Aplaudiments.)

El president

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)

Sí; moltes gràcies, president. President de la Generalitat, consellers i conselleres, diputats, diputades, també part de l'equip que m'acompanya des de l'àmbit del traspass de rodalies, carreteres, secretaris sectorials, secretari general..., jo crec que hi ha dos elements a tenir en compte quan parlem –de fet, en general– de polítiques públiques i de disseny i gestió de polítiques públiques, però en infraestructures és especialment rellevant, com és la planificació i l'execució. Són dos elements absolutament indestruïbles per imaginar aquest horitzó, aquesta Catalunya 2050 que ens deia el president, però anar executant i avançant amb un rumb, una direcció clara i un projecte clar. Execució, com deia, indestruïble per avançar dia a dia millores concretes.

La veritat és que un dels grans privilegis d'encapçalar aquest departament ha estat poder visitar els últims mesos multitud d'obres, grans infraestructures, com pot ser la prolongació de la línia 8, que ha de connectar el Llobregat amb l'Anoia, o les obres de la línia 9 i 10 del metro. Grans infraestructures, algunes d'elles absolutament pioneres i úniques en l'àmbit europeu. O petites infraestructures, però que mi-

lloren, com deia el grup proponent, la vida de les persones, com pot ser una rotonda a Castellserà, on hi havia hagut, doncs, lamentablement un punt negre en aquesta carretera i transformem un encreuament amb una rotonda. Per tant, grans infraestructures, petites infraestructures que, com dic, formen part d'aquest bloc de l'execució, però que és absolutament indestriable de la planificació.

S'apellava a la responsabilitat del Govern, i hi serà, no només la responsabilitat, sinó el disseny d'aquestes polítiques, l'execució i el compromís. Però espero també d'aquest debat que hi pugui haver –a més, en aquesta cambra hi ha la capacitat legislativa i també de control i impuls del Govern–, doncs, la capacitat –i estic convençuda que així serà– de fer un debat constructiu, propositiu, que aportï millores a la planificació del propi Govern i que de ben segur anirà, en qualsevol cas, en benefici de Catalunya i dels catalans i catalanes.

I un últim element abans de començar a desgranar algunes d'aquestes millores a infraestructures. La posició geoestratègica que ha tingut Catalunya i que té Catalunya com a porta d'Europa ha marcat àmpliament l'àmbit de les infraestructures: el Corredor Mediterrani, tota la mobilitat Catalunya enfora, l'aeroport, els ports... Per tant, són elements que expliquen aquesta connectivitat Catalunya enfora.

Però parlava el president també de Catalunya endins. Tenim en aquests moments l'oportunitat de tenir infraestructures, com bé deia també el president, que ens ajudin a produir, a moure'ns, a viure d'una manera sostenible i verda; infraestructures sostenibles que ens donen l'oportunitat també de créixer, i per això aquesta projecció de Catalunya 2050 no d'una manera centralitzada en grans àrees metropolitanes, sinó a mode de constellació amb àrees de creixement a tot Catalunya, amb la generació, doncs, de recurs hídric, amb la generació de recurs energètic, amb els plans directors urbanístics, amb la mobilitat i amb l'habitatge.

Per tant, no els estranyi que en l'aproximació d'avui tracti tots aquests temes perquè és del tot necessari en la Catalunya del segle XXI, en aquesta projecció a futur més enllà de l'execució d'aquestes infraestructures, que tinguem una idea clara de cap on volem anar. Per tant, una Catalunya que ha de créixer amb ple equilibri territorial i amb respecte al nostre entorn.

De fet, el volum d'inversions a Catalunya i la rendibilitat, tant econòmica com social que aconsegueixen, demostra que el nostre país pot recuperar aquest lideratge econòmic que ha tingut durant els últims segles. Aquesta inversió, que també ve complementada amb el suport del Govern central a les iniciatives catalanes, també mostra que una Espanya diferent és possible. Aquest model català de feina ben feta –si m'ho permeten dir d'aquesta manera–, basat en compartir els beneficis, pot impulsar el creixement de Catalunya; té la capacitat de fer-ho i, a més, pot ser una referència de treball en benefici de tothom, del col·lectiu. I jo estic convençuda que tots i totes compartim si més no un principi, que és que el benefici només és positiu o només té sentit si és en benefici de la gran majoria.

I a favor d'aquest objectiu, precisament, resseguiré les transformacions que el Govern de la Generalitat i el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica poden fer en infraestructures per atrapar precisament aquesta excel·lència, aquest treball ben fet en la competitivitat del país.

El planejament de les infraestructures ferroviàries fa necessari que aquest Parlament fixi com a objectiu les grans transformacions de futur, més enllà de les millores en el curt, que també m'hi referiré, però aquestes grans transformacions. D'una banda, la línia orbital per la segona corona metropolitana: Vilanova i la Geltrú, Vilafraanca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró. I, de l'altra, l'eix transversal ferroviari de Lleida a Girona. De fet, estem resseguint aquelles infraestructures que ja tenim en l'àmbit viari per complementar-les amb aquests eixos ferroviaris. A més, el pla actual de terminals ferroviàries inclou també la plataforma logística del Penedès, la intermodal del Far de l'Empordà, la terminal Catalunya Sud i Plana de Lleida. Aquí podem veure també punts de desenvolupament econò-

mic que ens han de portar a aquesta Catalunya més a mode de constellació, de punts de creixement econòmic amb equilibri territorial, que no amb grans concentracions metropolitanes.

Pel que fa a la xarxa de metro, subratllo les obres des de plaça Espanya a Sarrià per estendre les línies 9 i 10 fins a Manuel Girona. Aquí hem de pensar que passarem d'un potencial de 27 milions de passatgers a 113 anuals. Per tant, és un creixement exponencial important. Cada túnel construït..., alguns, com els deia, d'alta tecnologia –de fet, no el podran veure enlloc més que no sigui a Barcelona–, amb dues plantes..., que és un fil que impulsa la mobilitat neta. També hem iniciat la renovació de la línia 3 i la prolongació, com els hi deia, de la línia 8 des de plaça Espanya i Gràcia, que ens ha de connectar, com els deia, de Llobregat fins a Anoia, amb 19 milions d'usuaris.

I amb l'acord de les forces progressistes del Parlament hem desencallat també algunes inversions vinculades a estacions –per ascensors, escales, nova senyalització, cotxeres...– i la millora de la superestructura a la línia 2. Per tant, com els he dit, execució en el curt, però sempre pensant en quin sentit té en la Catalunya 2050.

A Barcelona avancen les inversions perquè algun dia el Trambaix i el del Besòs s'uneixin, una nova connexió de mobilitat pública que permetrà una mobilitat de més de 200.000 viatgers diaris.

Des del Govern reforcem també, doncs, amb tot l'esforç i amb el calendari previst, els serveis de rodalies i regionals fora de l'àrea metropolitana. Les obres, s'hi referia el president, aquestes pràcticament dues-centes obres que s'estan produint mentre es produeix el servei, que encara en aquests moments duren a les xarxa sud de rodalies i regionals, han requerit fins ara una atenció especial; unes obres que eren tant necessàries com indispensables i impactants en el dia a dia dels usuaris.

El següent pas important és posar al dia la línia R3, que arribarà tot seguit, ho saben, amb un tall que començarà a finals de setembre, el 27 de setembre, amb set mesos de durada i amb un pla alternatiu de transport que serà complet i adequat a les necessitats del territori i per un pla alternatiu de transport tan important com el tall que signifiquen setze mesos en aquesta R3.

En trens trams, completarem la primera fase del tramvia del Camp de Tarragona al 2028 i aquest any aprovarem l'estudi informatiu de la segona fase. Abans d'acabar aquest any, el 2025, presentarem l'estudi i l'impacte ambiental del tram del Bages, entre Manresa Alta i Parc de l'Agulla, i licitem ja l'estudi informatiu per perllongar-lo fins a Santpedor.

A més, hem presentat també els tramvies que Catalunya necessitarà per al futur. Per tant, novament veuen aquesta execució en el moment present, però també sempre pensant per què fem aquest tram i com es correspon a la planificació d'aquí al 2050. Puigcerdà-la Seu d'Urgell-Andorra, Manresa-Súria-Sallent, Costa Brava, Girona i Olot, Tortosa i Alcanar, aquestes mesures marquen la planificació, com els deia, futura de la xarxa territorial de trens i tramvies a Catalunya.

El projecte de convertir el transport públic a Catalunya es complementa amb una xarxa capillar de transport per carretera. Fins ara he repassat les més grans infraestructures en metro i ferroviari, però això s'ha de complementar. Vostès saben que el transport ferroviari té una gran avantatge, que és l'alta capacitat i la sostenibilitat, però no té aquesta porositat o capillaritat per arribar a tots els racons de Catalunya i, per tant, aquesta complementarietat amb el transport interurbà és del tot necessària i garanteix, a més a més, la unitat i l'equilibri territorial.

El contracte actual..., les concessions de transport públic per carretera finalitzen l'any 2028, un fet que ha activat des de ja fa mesos la redacció d'un nou model que sigui més eficient i que incorpora descarbonització a les flotes, el reforç dels serveis exprés.cat, alguns dels quals ja estan en marxa i d'altres a partir de setembre, i les millores també en la informació als usuaris.

A més, el Govern impulsarà la presentació d'una llei, una nova llei, una modificació o una adaptació de la llei de transports de viatgers per substituir la de l'any 1987 –l'any ja indica que és del tot necessària la seva actualització–, una nova llei que ha de canviar de manera definitiva el marc mental i comprendre la prioritització de tot el transport públic a Catalunya. En aquesta Catalunya dels 8 milions de persones, el transport públic ja facilita moure la majoria d'una manera eficient i neta, el més eficient i neta possible, però és del tot necessari l'actualització d'aquesta llei i aquest nou marc futur.

En referència a la xarxa ferroviària, el Govern està treballant amb tres eines de planificació clau. La primera, el nou pla d'infraestructures del transport de Catalunya; la segona, el nou pla de transports de viatgers, i, finalment, el pla de rodalies 2025-2030. Quina és la voluntat? Doncs integrar ferrocarrils, carreteres, ports i aeroports en un únic sistema, una mirada global de la mobilitat, o, dit d'una altra manera, situar la mobilitat de Catalunya com un element estratègic del Govern; establir el transport públic com un vector estratègic i, en virtut de tot això, tenir la capacitat d'atrapar una eficiència que avui encara ens fa falta. El recorregut de millora és important i, per tant, no cal portar-nos a equívoc; el recorregut hi és, però ha de ser un vector estratègic si volem atrapar aquest futur.

Tant històricament com ara, Catalunya ha impulsat i impulsa Espanya, fet que és positiu per Catalunya i per Espanya. Un dels exemples més evidents d'aquesta Catalunya que impulsa, que lidera una Espanya diferent, com deia al principi, a benefici de tothom, és precisament la nova empresa Rodalies de Catalunya, una nova societat mercantil que és un pas de rellevància històrica en les competències del nostre país. L'acord polític del 2 de novembre del 2023 –i, per tant, com deia el president, agafem el llegat del Govern de Pere Aragonès– va establir les bases precisament per la creació d'una nova societat mercantil amb participació majoritària de la Generalitat destinada a gestionar i operar el servei de rodalies a Catalunya, des de la proximitat, des del coneixement del territori, des de les necessitats de Catalunya.

Aquesta empresa, com dic, marcarà un punt d'inflexió en matèria de mobilitat catalana i en particular, a la ferroviària. Com saben, tindrà la seu a Catalunya, un consell d'administració amb majoria catalana i presidit per qui correspongui, qui decideixi el Govern de la Generalitat; per tant, també a instàncies del Govern de la Generalitat de Catalunya. El 19 de juny es varen presentar els estatuts; aquest juliol es completa el doble tràmit d'autorització tant per part del Consell de Ministres com per part del propi Govern de Catalunya. Una societat que es constituirà formalment abans d'acabar aquest any 2025 i que iniciarà la seva activitat el gener del 2026. I en aquest marc, el Govern d'Espanya, de Pedro Sánchez, ha assumit els 1.058 milions d'euros de deutes pendents que hi havia fins al moment. El servei, per tant, operarà amb un model propi, amb una nova empresa pública, amb trens i vies i amb una gestió de proximitat, com deia, que respongui als interessos de Catalunya i de la mobilitat dels catalans i catalanes.

A Catalunya... –i quan parlava d'aquest model que s'assimila a una constel·lació de punts de creixement a Catalunya, a més molt vinculat a la identitat que tenim de construcció de les nostres viles i ciutats en l'àmbit mediterrani–, en aquests moments, a Catalunya, les àrees a menys de deu quilòmetres de la capital de Barcelona han crescut un dotze per cent des de l'any 2000, en aquest quart de segle; les ciutats que anomenem de segona corona, prop d'un trenta per cent, i aquelles situades de vint-i-cinc quilòmetres fins a seixanta, un cinquanta-u per cent. És una realitat que demana moltes coses, però demana una nova política ferroviària des de fa dècades.

No comencem ara. S'ha invertit 3.460 milions d'euros els últims cinc anys en nous actius, material rodant, intermodalitat i actuacions estructurants. No comencem des de zero, però cal posar a punt aquesta nova realitat, aquest gradient de creixement cap a segones i terceres corones.

Amb busos –com els deia, complementaris amb els eixos ferroviaris. Hem desplegat el Brcat, carrils bus, xarxa ciclable..., específics per a aquells municipis que tenen alts nivells de congestió. Ho hem fet a Castelldefels, a Cornellà, al Brcat Girona-Salt, Riera de Caldes-Palau-Solità i Plegamans, Terrassa-Sabadell, Blanes-Lloret i Sabadell-Castellar del Vallès.

També despleguem el bus a demanda, el que en diem el clic.cat a la Catalunya dels municipis més petits. Com els deia, l'interurbà ha d'estructurar, amb equilibri territorial, la connectivitat d'aquests municipis més petits cap als eixos principals. Hem construït vuit noves estacions de busos i millorarem 321 parades d'autobús i vint-i-una estacions.

Transport públic, per tant, com a vector estratègic de país, que permet pensar també en quin creixement en termes d'habitatge hem de tenir d'una manera equilibrada d'acord, com els deia, a aquesta naturalesa o a aquesta identitat del nostre creixement en l'àmbit europeu i mediterrani. Un augment de les intensitats demogràfiques a la zona metropolitana es complementa i s'ha de complementar amb un creixement sostenible a tot el territori català.

La reserva pública de solars, les col·laboracions publicoprivades, el tanteig i re-tracte, el marc regulador del lloguer, habitacions i temporada, el fons d'emancipació són, tot plegat, eines utilitzades perquè a Catalunya es pugui viure a un preu raonable. S'ha iniciat l'augment de construcció d'habitatges, essencial pel Govern, que requerirà i s'ha de complementar amb aquesta mobilitat eficient i un transport públic modern.

Cara enfora –els deia Catalunya cara endins–, cara enfora, els aeroports i els ports són magnífiques portes obertes de Catalunya a Espanya, cap a Europa, cap al Mediterrani, de fet, cap a tot el món. És conegut que l'aeroport Josep Tarradellas Barcelona - el Prat ha superat el seu límit de 55 milions de passatgers anuals i que ha d'ampliar la seva capacitat. No podem deixar escapar la inversió d'AENA, que és de 3.200 milions d'euros, per aquest augment de capacitat i també per fer que aquest aeroport sigui una referència a nivell internacional i intercontinental. El projecte, com saben i s'ha dit, ho ha dit el president, inclou un pla natura per a la Ricarda, que augmenta les hectàrees de biodiversitat protegides, i, a més, el projecte garanteix la protecció del Remolar, la creació d'una anella verda i un fons ambiental de reforç, de cura i protecció dels entorns naturals.

Per complementar el sistema aeroportuari, Catalunya ha de construir també estacions d'alta velocitat als aeroports de Girona i Reus per integrar-los precisament en aquest marc, en aquest sistema aeroportuari a Catalunya; un model que ha tingut èxit a altres ciutats, a grans ciutats com poden ser Londres o Frankfurt.

El sistema integral aeroportuari català connecta aquests aeroports que he esmentat fins ara amb el de Lleida-Alguaire, Sabadell i la Seu d'Urgell. Girona és Pirineus i Mediterrània, Lleida-Alguaire és un centre d'alta innovació, Sabadell destaca per ser referència en formació de pilots i la Seu d'Urgell és porta d'entrada als Pirineus catalans i a Andorra.

D'altra banda, el Govern de la Generalitat desplega també una política de cobertura vint-i-quatre hores, 365 dies, a tot el territori català, a totes les comarques..., com a mínim un heliport. Per tant, es configura un mapa d'heliports per tenir una infraestructura cada vegada més potent, preparada per donar resposta a les emergències, tant als nuclis com a zones de muntanya poc accessibles. En aquest àmbit, ha estat un orgull, haig de dir, avançar en els Pirineus, on tenim una vertebració territorial amb recorregut de millora i que volem que sigui més eficient.

Els ports, port de Barcelona i Tarragona, infraestructures determinants pel comerç exterior, la logística i el desenvolupament industrial. Els ports representen el llegat del nostre passat no només comercial, sinó industrial, a Catalunya. Les mercaderies, de fet, estan arribant en aquests moments de tots els punts del Mediterrani i d'Orient.

El de Barcelona executa un pla d'ampliació de més de 1.700 milions d'euros, als quals s'hi sumen els 700 milions d'euros per als nous accessos ferroviaris i viaris. La nova terminal logística de la Llagosta, que entrarà en funcionament els propers mesos, operarà fins a vint trens diaris i permetrà retirar mil camions al dia de les carreteres per aproximar-nos a aquest trenta per cent que ens marca Europa de transport de mercaderies per eixos ferroviaris.

El Port de Tarragona desplega el pla director fins al 2035, 420 milions d'euros d'inversió, que inclou una nova zona d'activitats logístiques, el contradic de Ponent, la terminal de Marchamalo i millores ambientals com l'electrificació dels molls, igual que Barcelona, restauració d'espais naturals, i esdevindrà una infraestructura verda d'alta eficiència tecnològica els pròxims anys particularment vinculat a l'energia eòlica.

L'estratègia catalana per al sistema de ports també es complementa amb el port de Palamós, ports d'interès general i una de les badies més profundes del Mediterrani. Estem avançant en aquests moments amb la redacció del seu pla director. Col·laborem també en la integració de port i municipi a tot el litoral català, absolutament necessari aquest diàleg entre els municipis i els seus ports. La xarxa de ports conforma també una rica constel·lació de punts que no només com a ports, com a infraestructures, sinó, com els dèiem, com aquest component econòmic i social vinculat a la pesca i a l'esport, per posar dos exemples.

Amb referència a les infraestructures sostenibles, la Generalitat en aquests moments està impulsant una estratègia de ferms sostenibles entre el 24 i el 26, per tant, aquí tornem a gestió en el proper; 456 quilòmetres de ferm sostenible, una xarxa viària catalana que tindrà emissions zero d'aquí a l'any 2030. Hem invertit 48 milions per tenir quaranta-dues plantes fotovoltaïques a les carreteres catalanes.

Sobre la xarxa ciclable –bicicletes–, quaranta projectes i en aquests moments 124 quilòmetres d'execució de vies ciclistes, trenta nous aparcaments segurs, nou projectes de rutes cicloturístiques amb un total de 492 quilòmetres a tot el territori català. Paisatge urbà, muntanya, Pirineus, Mediterrània..., és adequat aquest entorn per enfortir l'estratègia de les rutes ciclables i, per tant, de la bicicleta a Catalunya.

En l'àmbit econòmic, com els deia, les infraestructures s'adeqüen al territori i d'aquí aquest mapa de projecció al 2050 per mitjà dels plans directors urbanístics. A destacar el Granvia-Biopol de l'Hospitalet, de recerca biomèdica; la transició mar i ciutat de les Tres Xemeneies; la nova àrea d'activitat econòmica Catalunya Sud i la de la plana de Lleida; a més, Logis Empordà, i el centre d'innovació del vehicle autònom i connectat, entre d'altres.

En matèria de seguretat hídrica, com saben vostès –i aquí no m'entretindré molt perquè és un tema conegut per tots vostès–, a l'agost del 24 vàrem establir aquelles inversions necessàries perquè Catalunya generés prou recurs propi, un setanta per cent del recurs hídric propi, perquè a partir del 2031 poguéssim assegurar aquest recurs per a tots els usos i arreu de Catalunya.

Com els deia, referència telegràfica, perquè és un tema que he explicat en nombroses ocasions. El 2025 estem anant amb el calendari previst –no m'hi estendré–: potabilitzadores, Trinitat i l'Estrella, regeneració a Sant Feliu de Llobregat..., per tant, anem sobre el calendari previst i no hem perdut ni un dia ni un euro, malgrat les pluges, per atrapar aquest objectiu d'aquí al 2030.

Entre les infraestructures, vector d'aigua, i l'altre vector necessari és el vector d'energia. El Plater, que és la planificació territorial perquè un dia Catalunya tingui un balanç energètic positiu, està en marxa; a finals d'aquest 2025 podrem tenir a punt l'aprovació inicial, i, a més, hem iniciat també la instal·lació de noves xarxes de distribució estratègiques. Entre els projectes més rellevants o destacables, la central hidroelèctrica reversible de la Baells; el decret per facilitar la implantació de bateries; el Plemcat, la plataforma experimental d'energia eòlica; la plataforma Prima a Vic, a Gurb, i el clúster solar d'Alcarràs.

En el segon torn els podré donar resposta o explicar amb més detall algunes d'aquestes inversions, però em semblava un dibuix prou complet d'aquest horitzó 2050 i de l'execució que estem fent en aquesta legislatura.

En definitiva –i acabo–, Catalunya té una planificació, com els deia, detallada, amb dos escenaris o dos ritmes. El primer, portar solucions urgents, horitzons en el curt per millorar la vida de les persones; el segon, per tenir un país més competitiu i de primer nivell de manera planificada. El poble de Catalunya sempre hem estat capaços de superar els nostres reptes per mitjà de la innovació, de la modernitat, de les transformacions... Aquest és el camí que ens ha portat a èxits en el passat; aquest és el camí que vol seguir aquest Govern.

La mobilitat ha de ser pública i ordenada, i ajudarà a guanyar la competència en regionals i rodalies; una mobilitat ordenada que possibilita aquest creixement. Construir habitatges, fer-ho de manera equilibrada. Com els deia, la nostra posició geoestratègica és un avantatge, estem ben situats per tenir aquestes oportunitats de creixement econòmic. També he fet referència a la importància estratègica d'aquests principals plans directores urbanístics encarats al creixement econòmic del país, que són sectors crucials per al desenvolupament i la innovació. I a més, el Govern treballa, com no pot ser d'altra manera, perquè la sostenibilitat verda ens faci més competitius i ens faci un país de referència, com els deia, en aquesta capacitat de viure, produir i moure'ns d'una manera verda i sostenible.

Pel Govern de Catalunya, les infraestructures estan al servei d'un model de país on el canvi a la sostenibilitat és vist precisament com una oportunitat, no com un càstig, sinó una oportunitat de progrés i de creixement, i a més, identifiquem el model Catalunya, el diferenciem perquè avança unit, i quan dic «unit», vull dir en termes de cohesió social i també en termes d'equilibri territorial i amb respecte al territori. Allà on no existeix aquest compromís col·lectiu pot haver-hi altres coses, però el que segur que no hi haurà és un país, ni unitat, ni comunitat. Per tant, aquest és el vector que guia l'actuació del Govern en matèria d'infraestructures.

Moltes gràcies.

El president

A continuació, prosseguim el debat amb les intervencions dels representants dels grups parlamentaris per tal de fixar llur posicionament per un temps màxim de quinze minuts cadascun. I en primer terme, per fer-ho, i en nom del Grup Parlamentari de Junts, té la paraula el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Gràcies, president Rull. President Illa, conselleres i consellers, diputades i diputats... «Gran part del nostre país no té ni ferrocarrils, ni camins, ni altra acció de l'Estat que la parella de guàrdies civils.» Aquesta frase –no se m'espantin–, que és molt vigent d'esperit encara avui, la va pronunciar Puig i Cadafalch el dia 12 de setembre del 1919. Ell i el gran Prat de la Riba, amb la Mancomunitat, van executar 1.700 quilòmetres de carreteres i van projectar 1.600 quilòmetres de ferrocarrils que evidentment, quan va arribar el dictador Primo de Rivera, es va encarregar de liquidar. Puig i Cadafalch i Prat de la Riba defensaven una Catalunya pròspera, una Catalunya en xarxa, que aquest és encara avui el nostre esperit. Perquè Junts per Catalunya no defensem l'asfalt i el formigó, senyor Cid, nosaltres el que defensem és la prosperitat de Catalunya i el seu benestar, per tant, no concebem les infraestructures com uns elements finalistes en ells mateixos, sinó pel que ens poden aportar. I què ens poden aportar? Doncs ens poden aportar la connexió amb el món, formar part del món, i, internament, equilibri social i equilibri territorial, que tothom tingui les mateixes oportunitats, visqui on visqui. Perquè no té cap mena de sentit parlar de la industrialització del país amb valor afegit, si resulta que no tenim ben resolta la mobilitat de persones i mercaderies.

I malauradament, la Catalunya d'avui viu una realitat que els hi donaré una dada que jo crec que és molt alarmant: la meitat dels municipis de Catalunya tenen menys població avui que no pas fa cent anys, i en canvi fa cent anys érem 2 milions d'habitants i avui en som 8 milions. Per tant, és evident que cal actuar ja, és evident que cal actuar fent unes infraestructures que estiguin concebudes per ser sostenibles, per ser descarbonitzades, no només en la seva construcció, sinó també en l'ús que se'n farà després, i unes infraestructures que estiguin calculades amb els nous paràmetres fruit de l'escalfament global, que això vol dir l'increment de temperatura pròpiament, però també l'increment del nivell del mar, el risc d'inundabilitat... En definitiva, unes infraestructures de transport –de transport, senyora Paneque, i no pas d'energia, no pas d'aigua, avui parlem d'infraestructures de transport, ho vam deixar molt clar a l'hora de registrar aquest Ple–..., unes infraestructures de transport que siguin de resiliència climàtica, i això ho hem d'aplicar tant en el camí que porta a la masia més aïllada, a la casa de pagès més aïllada del nostre Pirineu, com al vol intercontinental que ens porta a les antípodes.

I al llarg d'aquesta legislatura, i Junts per Catalunya especialment, hem anat presentant diferents iniciatives, hem presentat interpellacions per l'AP7, interpellacions ferroviàries, interpellacions dels diferents diputats del territori, vegueria a vegueria, amb totes les obres, amb noms i cognoms que entenem nosaltres que caldria fer. Al monogràfic que avui hem registrat entenem que convindria posar-hi el focus i planificar; planificar –i és un dels nostres punts a les propostes de resolució– amb visió 2050 per veure quin model de país nosaltres, com a Catalunya, necessitem, quins ports, quins aeroports, quins ferrocarrils i quines carreteres.

I vostès, el Govern del Partit Socialista, ens tenen el país col·lapsat per terra, mar i aire. Les principals infraestructures del país, que són totes de titularitat espanyola, presenten un col·lapse que és fruit de la falta de manteniment i de la falta d'inversió, precisament de l'Estat espanyol. Parlo del Corredor Mediterrani, de rodalies, de l'AP-7, de la nacional 2, dels accessos als ports, de l'aeroport del Prat, etcètera. I vostès, el Partit Socialista, no es planten mai. I per exemple, avui el president Illa i vostè, consellera Paneque, no han dit ni una sola paraula del dèficit històric d'inversions (*aplaudiments*) en infraestructures de l'Estat a Catalunya; ni una sola paraula!, ni una, en quaranta minuts.

Sobre el dèficit històric d'inversions, que el va calcular Foment del Treball per al període 2009-2023 amb 42.000 milions d'euros, amb el company Canadell ens hem entretingut a veure, en aquest espai de temps, que, per cert, van governar els mateixos anys, set i set, vostès i el Partit Popular, quants milions d'euros dels que es deuen són culpa de cadascú. Doncs resulta que el cinquanta-u per cent es deuen al Partit Socialista, quaranta-nou per cent es deuen al Partit Popular. Espero que entenguin el perquè Junts per Catalunya, quan diem que el Partit Socialista i el Partit Popular de cara a Catalunya són exactament la mateixa cosa, doncs és per dades com aquesta. I vostès, el Partit Socialista, que diuen «no anem amb el retrovisor», però sí que van amb el retrovisor parlant sempre dels quaranta anys i de no sé què, haurien de veure que no es poden exculpar de tot això, que vostès són part del problema, perquè vostès han liderat el Ministerio de Transportes –«vostès» vull dir el PSC–, vostès han presidit durant molts anys Renfe, per tant, vostès no poden apartar les culpes, vostès són part del problema.

Fa pocs dies el Consell del Treball Econòmic i Social de Catalunya va publicar la dada que el nivell d'execució de les inversions de l'Estat a Catalunya en infraestructures de transport per al 2023 va ser del 48,8 per cent. I el propi Ciriaco Hidalgo, que els hi sonarà, company seu, va dir que això és –literalment– absolutament denunciabile. Doncs miri, al senyor Hidalgo jo li diria, com que els seus companys del PSC no ho denunciaran, ja ho sabem –de fet, no ho han fet–, ja ho denunciem nosaltres: això és absolutament inacceptable, aquest dèficit d'inversions. Ja no és només el dèficit d'inversions, és també el cost d'oportunitat, la riquesa que es deixa de

generar per culpa de no tenir aquestes infraestructures al dia. Per tenir una Catalunya dels 8 milions que té unes infraestructures que ja eren deficitàries quan érem 6 milions, i vostès –i avui ho han tornat a repetir en aquest faristol– anhelien i només promouen la Catalunya dels 10 milions. Doncs no, no va així, això.

I malgrat tots els greuges, tots els greuges que els he descrit, resulta que Catalunya ha estat pionera i ha estat exemplar en les seves empreses públiques. Unes empreses com Ferrocarrils de la Generalitat, Ifercat, CIMALSA, Incasòl, Ports de la Generalitat, Aeroports de Catalunya, empreses que tenen l'usuari al centre, que són modèliques, que busquen l'excel·lència. Res a veure amb les empreses públiques de l'Estat espanyol com Adif, com Renfe, que no tenen en absolut l'usuari al centre, que el que fan és ser endogàmiques, clientelars i ser unes empreses absolutament obsoletes.

S'ha de ser molt patriota espanyol, però molt, i té mèrit, per agafar la Renfe cada dia, cada dia i seguir votant l'unionisme. És evident que això té els dies comptats i és per això que nosaltres, Junts per Catalunya, el que defensem és un traspàs de totes les infraestructures que encara depenen de l'Estat, totes, però ja no només perquè ens interessa als independentistes, perquè interessa a l'unionista més unionista que visqui i treballi a Catalunya, perquè és una qüestió d'eficiència en la seva gestió. Ja no és només una qüestió de patriotisme, sinó una qüestió d'eficiència.

I precisament el traspàs, buscar una fórmula de traspàs que permeti una governança cent per cent catalana, és el nostre posicionament bàsic en l'aeroport del Prat. Nosaltres defensem que amb aquesta fórmula de traspàs que ens permeti governar no només l'aeroport del Prat, sinó els altres tres aeroports que tenen titularitat d'AE-NA, com són Reus, Girona i Sabadell, es puguin integrar en una xarxa d'aeroports catalans que sigui única, que estigui interconnectada, que sigui sostenible juntament amb Alguairé, amb la Seu d'Urgell, i que, a partir d'aquí, paral·lelament, i tant que sí, es faci tot el possible, i al més aviat possible, per incrementar la capacitat de l'aeroport del Prat perquè pugui acollir vols intercontinentals. Ho necessitem. Ho necessitem per atraure encara més el talent empresarial, el talent científic. I això com es fa? Doncs com que no podem esperar de cap manera com a país vuit anys, que és el que vostès diuen –vuit, nou anys, que ja sabem que en seran més–, per tenir aquest *hub* intercontinental amb el projecte de la tercera pista allargada, Junts per Catalunya el que diem és que cal compaginar, canviar l'operativa de les pistes actuals, canviar-la, que això és un projecte amb un termini d'uns 2,5, tres anys, aproximadament, i no parar, continuar tots els tràmits tècnics i ambientals per poder possibilitar l'allargament físic de la tercera pista, per si escau..., o sigui, si no és suficient la primera mesura –el canvi d'operativa de pistes–, aleshores sí, allargar físicament aquesta pista del mar.

I tot això s'ha d'acompanyar amb l'execució de les mesures de compensació ambiental que ens marca Europa i s'ha d'acompanyar també amb les inversions que hi ha pendents en el pla director de l'aeroport vigent, que són, entre d'altres, la remodelació de la terminal 2, la terminal satèl·lit, possibilitant que segueixin podent aparcar avions a l'aeroport –si no, no serem mai de la vida un aeroport intercontinental–, i la connexió d'aquestes diferents terminals entre elles mitjançant ferrocarril i alhora la ciutat aeroportuària. Tot plegat, també, amb què s'ha d'acompanyar? Doncs amb un paquet de mesures que sigui realment eficient per vetllar i per assegurar la qualitat de vida dels habitants del delta del Llobregat.

Pensin que, amb l'aeroport –els hi donaré també una altra dada que crec que és flagrant–, arrenquem de molt avall respecte a Barajas. Mirin, la pista més curta de les quatre que té l'aeroport de Barajas és més llarga que la més llarga de les tres que té l'aeroport del Prat. Partim d'aquí, partim d'aquest greuge, i aquest no és un greuge gratuït: aquest és un greuge volgut, és un greuge conscient de l'Estat espanyol contra Catalunya. Pensin que Madrid el que ha fet és que l'aeroport del Prat sigui considerat la T5 de Barajas. Quan hi ha hagut la possibilitat de tenir vols intercontinentals, com el vol amb Tòquio, amb el Japó, el que ha fet és robar-nos-el i quedar-se'l per a Ba-

rajas. Quan hi ha hagut la possibilitat de que nosaltres, fruit dels acords bilaterals... –uns acords bilaterals que, per cert, sempre escombren cap a la mateixa lateralitat, cap al lateral d'Espanya, eh?, d'això no hi ha cap dubte–, quan hi ha hagut l'oportunitat de poder tenir vols intercontinentals, escales, fruit de la cinquena llibertat de l'aire, sempre Madrid ens ha boicotejat. Quan vostè, senyor Illa, president Illa, va anunciar l'allargament de la pista, al cap de pocs dies es va anunciar per part d'IAG, o sigui, d'Iberia, una inversió de 6.000 milions d'euros a l'aeroport de Barajas, i a nosaltres, a Barcelona, ens donen les molles del *low-cost* amb la companyia Level. Aquest és el tracte que ens dona Madrid a Catalunya, l'Estat espanyol a Catalunya. I vostès, hi insisteixo, en quaranta minuts no han fet ni una sola denúncia de tots aquests fets objectivables que els hi estic dient. (*Alguns aplaudiments.*)

Pel que fa als ports, els ports de Barcelona, també el de Tarragona, estan ben gestionats perquè hi ha bons tècnics, i tant que sí. Però, què els hi cal? Els hi cal una governança des de casa; els hi cal també un traspàs, que és el que demanem nosaltres per a totes les infraestructures titularitat de l'Estat espanyol. En particular, per al port de Barcelona li cal integrar-se en una sola unitat amb el Consorci de la Zona Franca. I tant a Barcelona com a Tarragona els hem d'ajudar, els hem d'ajudar en el seu esforç lloable en electrificar-se i els hem d'ajudar també en les seves connexions terrestres per carretera i ferrocarril.

Pel que fa al Corredor Mediterrani, que n'han parlat, miri, molt fàcil, i l'hem reivindicat cinquanta vegades en aquest faristol: nosaltres el que volem és una via segregada d'ample europeu i no pas el nyap del tercer fil sobre la via de passatgers i, a més a més, passant per dins dels nuclis urbans amb mercaderies perilloses, que és el que vostès i l'Estat espanyol ens estan oferint. Necessitem passar del tres per cent del transport de mercaderies per ferrocarril al trenta per cent abans del 2030 per a trajectes de més de tres-cents quilòmetres, que és el que ens marca la Unió Europea.

Amb rodalies, li soc sincer, senyora Paneque: jo ja m'he avorrit de denunciar el tema de rodalies –només cal veure el que ha passat aquest matí. L'hi diré d'una altra manera, una mica creativa, si vol: nosaltres no necessitem un traspàs per tenir el 49,9 per cent de la culpa dels problemes de rodalies; nosaltres necessitem un traspàs per tenir el cent per cent de les eines per poder resoldre aquest drama que viu el nostre país (*alguns aplaudiments*), i que ja n'hi ha prou, que ja n'hi ha prou. I vostè, senyor Illa, vostè, president Illa, parlava d'un salt, d'un salt d'escala. Escolti, per mi, salt d'escala... Quan ha dit això, des del meu escó, si m'ho permet, m'ha vingut el salt d'escala que han de fer tot sovint els usuaris dels trens quan es para el tren i han de caminar per les vies, eh? (*Alguns aplaudiments.*) I també en tema de ferrocarrils, necessitem planificar amb l'esperit de Prat de la Riba, amb l'esperit de la Mancomunitat. Necessitem treure'ns de sobre aquestes excuses de que Catalunya té una orografia tan complicada –ja ho sabem–, de que no hi haurà la..., no hi ha prou demanda –també ja ho sabem. Escolti, amb aquests paràmetres, Suïssa no tindria cap tren, i bé que és un referent a nivell mundial.

Miri, si aquest faristol des del qual estic parlant és Barcelona i aquí a la dreta jo tingués Girona i a l'esquerra Barcelona –li posaré l'exemple de l'R3–, aquestes escales que pugen per aquí al mig serien com l'R3, que necessitem que vertebrí el país, que vertebrí el país i que ens connecti cap a la Catalunya Nord, cap a França, cap a Europa i cap a Andorra. I necessitem que aquesta R3 estigui duplicada. En aquest moment s'ha previst que es dupliqui fins a Ripoll. Jo m'he entretingut a demanar a un company enginyer ferroviari que em calculi, si us plau, quant costaria aproximadament duplicar la via, no només fins a Ripoll, sinó el tram Ripoll-Puigcerdà. Saben quant costaria? Cinc-cents quaranta milions d'euros. Saben què vol dir això? Que podríem duplicar el Ripoll-Puigcerdà cinquanta-una vegades cada any si no tinguéssim el dèficit fiscal. Aquest és el drama que estem patint al nostre país. Per tant, en ferrocarrils, ambició suïssa –ambició suïssa.

I, en carreteres, el que demanem i el que proposem a les nostres propostes de resolució: digitalització interactiva, intel·ligència artificial per millorar la seguretat, per millorar la fluïdesa de persones i mercaderies; el pagament per ús en vies d'alta capacitat, tal com ens marca Europa i com veta i com incompleix l'Estat espanyol, i pensar també en gran i planificar per als nous modes de transport, per a un futur que ja és present, i em refereixo al vehicle autònom, em refereixo als trens de levitació magnètica, em refereixo també als drons i al que vingui.

En definitiva, president Illa, les infraestructures de transport són les venes de l'economia i de l'equilibri social i territorial. Per una Catalunya pròspera i connectada amb el món, més Prat de la Riba i menys «Espanya arriba», més ambició i menys submissió.

Moltes gràcies. I visca Catalunya lliure.

El president

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

Ester Capella i Farré

Gràcies, president del Parlament. President Illa, conselleres, consellers, consellera Paneque... Bé, començo per una qüestió que no és menor. Portem en aquest semestre tres debats, tres debats generals o monogràfics, un debat sobre la prevenció i la gestió de les emergències davant dels efectes del canvi climàtic, un altre sobre les incidències de la xarxa ferroviària i aquest darrer sobre les infraestructures. Faig dos reflexions prèvies que no són menors. Bé, aquests debats ens hauran portat segurament a aprovar tota una sèrie de propostes de resolució que posen de manifest una qüestió que no és menor, que és el context de l'emergència climàtica en la que vivim, en com aquest context ens condiciona a tots plegats la vida i en la necessitat d'impulsar polítiques que mitiguin i ens adaptin al canvi climàtic, per tant, també de descarbonització. I, per altra banda, doncs reiterarem algunes d'aquestes propostes aprovades, la qual cosa voldrà dir que el Govern no ha fet tot allò que calia i que, per tant, s'ha d'aplicar perquè ho hem de tornar a reiterar.

Però també algunes d'aquestes propostes posaran de manifest que s'entra en contradiccions manifestes: per un costat, parlem de mitigar els efectes del canvi climàtic, però al mateix temps promovem accions i actuacions i infraestructures doncs que, lluny d'adaptar-se a mitigar el canvi climàtic o el repte del canvi climàtic, doncs contribueixen a generar més gasos d'efecte hivernacle, a especular amb el formigó i a anar en contra de la salut de les persones, de la vida i del futur, o de les persones que han de venir en el futur. Bé, per un costat, seria bo que el Govern assumís la responsabilitat, doncs, de que allò que emana dels debats del Parlament de Catalunya s'acabés convertint en accions polítiques concretes, que voldria dir que hi ha una connexió entre el Parlament de Catalunya, totes les institucions del país i, òbviament, la ciutadania. I això ens ajudaria, doncs, a no anar descompassats amb el que pensa la ciutadania de tots plegats.

I entro en la matèria que ens ocupa avui, que són, evidentment, les infraestructures, que, òbviament, com s'ha dit, condicionen el model de desenvolupament d'un país, la seva prosperitat, la seva competitivitat i, juntament amb altres motius, doncs també afecten la vida de les persones, que hauria de ser el centre de tot aquest debat i que, en aquest moment, més enllà de les grans infraestructures, poc parlem d'una qüestió que no és menor. Per què són essencials les infraestructures? Doncs ho són perquè transformen, però tenen, a més a més, o donen, a més a més, una gran oportunitat, que no és menor: suposen garantir drets i llibertats al conjunt dels ciutadans i les ciutadanes. I aquest hauria de ser el principi fonamental, hauria de ser la brúixola que orienti quina és la prioritització de les infraestructures que hauríem de fer al nostre país, conscients del repte del canvi climàtic, amb l'objectiu de revertir els desequilibris territorials –que déu-n'hi-do els que tenim– i la desigualtat d'oportunitats,

perquè no és lo mateix viure a l'àrea metropolitana que viure a les Terres de l'Ebre o viure al Pallars.

Per tant, des d'Esquerra Republicana, doncs, apostem per unes infraestructures que donin suport a les necessitats reals de cada part del territori del nostre país, del seu teixit productiu i de la ciutadania que hi viu, i no per unes infraestructures que són més pròpies de dècades ja passades, que només responen a interessos egoistes i a una minoria de la població, o, en tot cas, d'aquells que tenen uns interessos econòmics que no són els del conjunt de la ciutadania. Apostem per unes infraestructures que estiguin dissenyades i posades al servei dels grans reptes socials, econòmics i ambientals del país, d'acord amb les possibilitats, com deia, de cada territori, per poder-les assumir i per poder-les maximitzar; es més, infraestructures resilients que aguantin bé el pas del temps –no passa amb totes les infraestructures del nostre país–, que les puguem mantenir, que no suposin un sobre esforç per al conjunt de la ciutadania. I també –que és una qüestió no menor i de la que se n'ha parlat poc– no per unes infraestructures governades des de lluny, que moltes vegades poc els importa el que els hi passa als ciutadans del nostre país. I, per tant, posem l'accent en una qüestió que no és menor: la governança, la sobirania sobre tot allò que passa al nostre país, es diguin ports, es diguin aeroports, es diguin carreteres, es diguin camins rurals, es diguin com es diguin. Sobirania, exercici de sobirania, governar i governar-ho tot.

Per tant, no podem deixar-nos perdre l'oportunitat de fer servir les infraestructures com a motor de canvi, com a mitjà per impulsar les transformacions que ens calen al país, per adaptar el país, sí, a la nova realitat, la climàtica també, i al repte de la Catalunya dels 8 milions o la dels 10 milions d'habitants. Però per transformar Catalunya en el país i la Catalunya que volem, doncs, deia, tota l'ambició per aconseguir la sobirania, perquè, si no, no ens en sortirem. I aquesta és l'obstinació que ha tingut des d'anys i panys Esquerra Republicana: la sobirania plena, la plena capacitat per decidir, per actuar, sense sotmetiment ni a poders polítics determinats ni a poders econòmics que moltes vegades han condicionat massa la vida del conjunt dels ciutadans i ciutadanes del nostre país. Perquè, per Esquerra Republicana, els interessos partidistes no pesen tant, o pesen molt menys, del que ens pesa el país i la responsabilitat de que el país tiri endavant. Ambició nacional, que vol dir també assumció de responsabilitat. A vegades, alguns no ho fan sempre així.

Però aquest afany de responsabilitat nacional i també aquesta responsabilitat de tirar endavant el país no estan renyits amb la necessitat i amb l'obligació de denunciar permanentment la injustícia que pateix el nostre país. Governi qui governi a l'Estat espanyol, el greuge, a pesar que és cert que segurament hem millorat amb algunes de les inversions que s'estan duent a terme, el dèficit d'inversió crònica és premeditat i és una evidència, i ho sap tothom. És a dir, no és una profecia; és una realitat, és una constatació, és objectivable. Per aquest motiu –per això també Esquerra Republicana defensa el que defensa–, exigim en aquests moments un finançament singular per a Catalunya, per revertir els greuges que representen les no inversions de l'Estat. La transformació que ha de permetre fer un país millor, però no només per tenir més diners a la caixa –que també–, sinó perquè les inversions que es facin es facin pensant en el conjunt de la ciutadania i per exigir i exercir la responsabilitat de gestionar aquests diners de tothom de manera íntegra, de manera ètica i de manera responsable. Les infraestructures són una oportunitat col·lectiva, sí, que dona resposta a l'interès general, sí, però..., que fa més fàcil la vida de la gent, també. Però les infraestructures, l'obra pública, el que no han de ser és una oportunitat per a aquells pocs de sempre, siguin de l'Estat espanyol o siguin de Catalunya, aquells que ho utilitzen en benefici propi i per enriquir-se a través de malversar, a través de traficar amb les influències i a través d'utilitzar una eina com és la corrupció..., doncs, per treballar en contra del conjunt dels ciutadans i les ciutadanes de Catalunya. I aquest debat sobre les infraestructures no pot passar de puntetes sobre això; ha de parlar

també del que ha passat en aquest país, en el país del costat, amb relació a les infraestructures i l'obra pública.

En aquest país, o almenys en el país que pensem i anhelem i esperem i desitgem Esquerra Republicana, aspirem a que no hi hagi lloc ni per al cas Mercuri, ni per al cas Pretòria, ni per al tres per cent, ni per a tot allò que s'hi assembla. En el model de país que vol Esquerra Republicana i que defensa Esquerra Republicana no hi pot tenir cabuda la corrupció ni que aquesta s'amagui sota la bandera.

Des de fa un moment..., no podem seguir fent com si el canvi climàtic no existís i, per tant, ja els hi deia, no en parlem, resulta que no existeix; hem fet i resollem aquí en aquest Parlament qüestions que fem veure que no existeixen. Doncs cal, com deia, impulsar infraestructures resilients, que siguin sostenibles i que preservin la salut de les persones.

Canvis estructurals, dèiem en algun d'aquests monogràfics. Per fer què? Per mitigar el canvi climàtic. Doncs per això cal que revisem algunes de les afirmacions que s'han fet avui en aquest Ple i que van en la línia de que algunes polítiques de desenvolupament, sigui urbanístic o sigui econòmic, no van en la línia ni de mitigar el canvi climàtic ni de posar l'accent i la centralitat en els drets i les llibertats del conjunt dels ciutadans i ciutadanes.

No em diguin que no és contradictori votar a favor d'impulsar polítiques de mitigació i adaptació al canvi climàtic i, al mateix temps, demanar l'ampliació de l'aeroport del Prat. Per cert, he vist algun canvi de registre avui aquí en aquest Ple, i algun model que nosaltres havíem defensat resulta que ja és el model d'algú altre; però, en tot cas, benvinguts al club. Per tant, contradictori: no es pot defensar que hem de mitigar el canvi climàtic i, al mateix temps, metres cúbics de formigó. Doncs això no va a l'hora, alguna cosa no va a l'hora, perquè aquestes polítiques, evidentment, no contribueixen a mitigar l'escalfament global.

I no em diguin tampoc que no és contradictori quan es parla de la necessitat de descarbonitzar i, al mateix temps, es dediquen tots els esforços a posar pals a les rodes al traspàs integral de Rodalies o a sembrar dubtes per pur interès partidista, partidari i del moment polític concret. Això fa de país petit o, en tot cas, de partit petit.

És a dir, després d'això que acabo de dir, podríem anar a l'altra punta de món, d'anar i venir, però resulta que continua sent una odissea poder arribar a les Terres de l'Ebre o baixar del Pallars; continua sent una odissea. I no és culpa d'Esquerra Republicana que Comiols no s'hagi fet, perquè algú altre va governar molts anys i les coses les vam deixar endreçades uns pocs.

Per tant, aquesta no és la prioritat d'Esquerra Republicana. La que és l'aposta d'Esquerra Republicana: aquelles infraestructures que garanteixen drets al conjunt dels ciutadans i ciutadanes. Si no els garanteixen, doncs amb nosaltres no comptin.

I ho hem dit per activa i per passiva: Esquerra Republicana impulsarà totes aquelles infraestructures que, efectivament, vagin a la garantia dels drets dels ciutadans. Efectivament, Catalunya, un país de trens; efectivament, infraestructures ferroviàries. Per això nosaltres, i ho hem fet sempre, ens hem arremangat, i allò que alguns podien fer a partir del 2010, doncs van decidir que no ho feien. Per què? Doncs perquè sí, perquè sempre hi deixes plomes; perquè efectivament porta un desgast; perquè efectivament has d'assumir també que, quan tu portes les regnes, resulta que el cavall, doncs també a vegades se't desboca. Sí, Esquerra Republicana es responsabilitza de tot allò que vol dir garantia de drets dels ciutadans i ciutadanes.

Consellera, vam començar demanant responsabilitats per la gestió del col·lapse de rodalies, regionals i mitjana distància. Continua vostè posant la cara en tot allò que passa amb rodalies, regionals i mitja distància. No ho faci, doni les dades, doni les dades a diari, perquè això ens permet millorar el servei i permet garantir que donem resposta a les necessitats del conjunt dels ciutadans i ciutadanes i no ens equivoquem ni en el pronòstic, ni en la recepta, ni en definitiva, també, quan despleguem tot el que cal desplegar.

Amb relació a rodalies, efectivament, hem avançat... Bé, el comptador a zero amb el deute amb l'Estat, el vam posar nosaltres, el va posar Esquerra Republicana. Ja ho sabem, era més fàcil barallar-se tot el dia als tribunals pagant interessos. El comptador a zero amb el deute de l'Estat i amb l'obligació de que l'Estat ingressi directament a la Generalitat..., doncs allò que va amb relació al pla de serveis, als serveis al conjunt dels ciutadans.

S'han iniciat els traspassos de les línies: l'R1... –falten l'R2, l'R3, l'R4, l'R16–, i, per tant, doncs això avança. Com també hem avançat amb relació a una empresa mixta que ha d'assumir la responsabilitat de l'operadora i que, en definitiva, en poc temps haurà de ser al cent per cent catalana. Per què? Doncs amb la millora del servei públic, que no és una altra cosa que el que ens ha de guiar i ens ha d'interpellar a tots plegats.

Vaig pràcticament al final, perquè després, suposo que en el torn de rèplica podré dir més coses. Bé, no arriba el tren a tot arreu. La culpa també deu ser d'algú, d'algú que va decidir un bon dia treure vies de tren. Però bé, en tot cas, seguirem: el tramvia, els tramvies arreu i a tot arreu, vies de tren a tot arreu on es pugui. I òbviament, també, la millora en la xarxa viària catalana: el pla 2+1, les encomandes de gestió, l'obligació de dur a terme les encomandes de gestió. L'Estat s'ha de posar les piles, i el Govern de la Generalitat també. El pla pilot dels camins rurals: sí, posar en marxa la xarxa de camins rurals, perquè molts pobles es connecten a través d'aquesta xarxa de camins.

Per tant, també –vaig acabant, president–, en tot cas, faig un resum del que haurien de ser les propostes de resolució d'Esquerra Republicana. Infraestructures resilientes en un context d'emergència climàtica, i no contribuir a accelerar l'emergència climàtica o el canvi climàtic. Infraestructures que donin resposta a la gran majoria de la gent, i no a una minoria i als interessos d'una minoria, que és el que ha passat moltíssimes vegades. Infraestructures des de la sobirania plena per transformar-ho tot, i no des de la subordinació perpètua, que genera greuges i que genera injustícies. Infraestructures que apostin per la descarbonització i la sostenibilitat, i no per continuar incrementant i augmentant la contaminació i els problemes de salut. Infraestructures que connectin el país sencer, i no que es donin respostes únicament i exclusivament a àmbits determinats del territori i oblidar que el país és la Catalunya sencera. (*Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.*) I acabo, president. Infraestructures que garanteixin drets per al conjunt de la ciutadania: el dret a la mobilitat, que reestructurin, que estructurin, que garanteixin l'equitat territorial i la igualtat efectiva de tots els ciutadans que viuen al nostre país.

Gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. I 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. Honorable president de la Generalitat, consellers i conselleres, diputats, el Partit Popular es pren amb molt d'interès aquest debat sobre les infraestructures, perquè per nosaltres, pel Partit Popular, són clau, les infraestructures són fonamentals per a la competitivitat, per a la cohesió territorial, per a la prosperitat i per a la millora de les condicions de vida dels catalans. Parlar d'infraestructures és parlar de la vida quotidiana de milions de persones que es desplacen cada dia de punta a punta de Catalunya per treballar i per estudiar; és parlar de temps perdut i és parlar de competitivitat. Les infraestructures constitueixen una base fonamental per connectar les persones amb els sectors productius, amb tota la part logística, i, per tant, les infraestructures no són només, com diuen molts, una part només del que és la part material, perquè al final és la visió i la conceptualització que tenim de Catalunya.

Pel Partit Popular, Catalunya és una gran capital d'Espanya, ha d'estar hiperconnectada amb tota Espanya, però també amb Europa, perquè formem part d'una euroregió del sud d'Europa, fonamental. Volem que Catalunya sigui una àrea d'excel·lència en les millors condicions a l'hora de poder tenir el màxim potencial. I per això hem d'estar hiperconnectats, internament i externament. A més a més, tenim una posició estratègica en l'arc mediterrani, i també una confluència dels tres grans vectors de creixement global. I, per tant, tot això genera un gran volum de mercaderies, un gran volum de mobilitat de les persones, i aquestes infraestructures són claus per al progrés.

Per tant, cohesió territorial, competitivitat i millora de les condicions de vida de les persones. Hem de convertir les infraestructures en un element de desenvolupament i d'assentar i d'enfortir tot el que és la interconnexió personal i laboral. Per això hem de garantir els temps de desplaçament en poc temps. Vull dir que al final, avui en dia, quan parlem d'infraestructures i de les persones que es mouen per treballar o per, en aquest cas, estudiar, és un calvari diari de moltes persones, que triguen hores i hores a l'hora de poder arribar al seu lloc de treball, i especialment tota la part de Barcelona. Aquest dèficit d'infraestructures, l'hem patit durant molts anys.

El Grup de Junts ens ha destacat la falta d'inversió que hi ha a Catalunya, però falta d'inversió de tothom, perquè un dels problemes principals que tenim a Catalunya és que Junts i l'antiga Convergència, que va governar trenta anys, va utilitzar sempre les infraestructures en clau de poder; en clau de poder, sí, sí, per confrontar amb l'Estat. En comptes de per millorar la qualitat de vida, per millorar la competitivitat i per millorar l'equilibri territorial, les ha utilitzat en clau de govern. I vostès han governat trenta anys Catalunya; però, a més, també han tingut molta influència en l'Estat, i veurem també quina és aquesta resposta. Per tant, vostès són responsables de la situació de les infraestructures tal com està Catalunya. *(Aplaudiments.)*

I també a Catalunya, des d'aquesta visió, per altra banda, també hem sofert una gran paràlisi, fruit de tots els governs de l'extrema radical, de l'extrema esquerra més radical, que frenen les infraestructures, que impedeixen que es puguin construir. Tot aquest bloqueig ha generat un dèficit molt important d'infraestructures. El dèficit d'infraestructures no és només un tema de pressupost i de finançament, que també, sinó que és de bloqueig constant en el territori de molts alcaldes, de moltes accions i molts partits que el que no volen és que es construeixin aquestes infraestructures i les contraposen al medi ambient.

Escoltin una cosa: avui en dia es pot construir preservant el medi ambient, i és compatible perquè la tecnologia t'ho permet. Per tant, són compatibles la infraestructura, la prosperitat i el desenvolupament. I l'esquerra l'utilitza per impedir i enfonsar l'economia. I, per tant, des d'aquesta visió, nosaltres hi estem en contra.

Cal un canvi radical de polítiques a Catalunya respecte a les infraestructures. S'ha de planificar bé, s'ha d'executar bé, i el que s'ha de fer, sobretot, és generar un clima per afavorir aquesta nova construcció. Perquè, escoltin una cosa, moltes vegades és cert que no es construeixen amb la celeritat que caldria les infraestructures, però a Catalunya ens hem de posar d'acord, perquè moltes vegades el no a tot, el no a tot de molts anys fa que, quan no s'inverteix, es queixen perquè no s'inverteix, i, quan s'inverteix, es paralitzen i es boicotegen les infraestructures. I estem parlant, per exemple, que portem cinc anys amb l'aeroport parat per aquest bloqueig constant d'infraestructures. *(Aplaudiments.)* I la B-40 igual; la B-40 té trams en què s'han fet fins a quatre estudis i s'ha endarrerit..., portem vint-i-cinc anys! I tot això és endarreriment més endarreriment, per aquest bloqueig constant de molta política a Catalunya que es queixen quan no hi han infraestructures, però quan s'hi inverteix les boicotegen i impedeixen que es construeixin.

Per tant, nosaltres el que demanem és una major coordinació, una bona planificació i una bona execució. I per això demanem un pacte a Catalunya; un pacte entre la Generalitat, l'Estat, però també els municipis de Catalunya. Nosaltres li demanem a

la Generalitat..., que la consellera ens ha fet aquí una exposició d'un catàleg d'infraestructures, però hi han uns problemes de caràcter estructural que s'han de resoldre, perquè, si no, totes aquestes infraestructures quedaran plasmades en un magnífic pla estratègic però no es materialitzaran. I és necessari articular els mecanismes perquè es puguin materialitzar a curt, mitjà i llarg termini. Aquesta planificació ha de ser efectiva, i per això es requereix un pacte, que no es boicotegin aquestes infraestructures, que no es paralitzin en la seva tramitació, que no s'eternitzin, i per això es requereix un pacte amb els ajuntaments i es requereix un pacte també amb la societat.

Perquè, com deia, les infraestructures i aquesta congestió tenen costos, i costos molt elevats des d'un punt de vista personal, i també en l'àmbit econòmic. Per exemple, la regió metropolitana, que concentra el setanta per cent de l'activitat econòmica de Catalunya, té l'AP-7, la B-23, la C-58, la C-31, l'A-2..., totes amb uns problemes d'embotellaments impressionants, on més de 320.000 usuaris diaris pateixen embussos que generen fins a 63.000 hores de retard al dia. La xarxa bàsica de Catalunya ha empitjorat notablement, 573 quilòmetres registrats d'embussos constants i això queda tot superat per totes les hores de retard que hi han a l'AP-7.

Escolti'm una cosa, l'any 24 es van registrar 4.078 quilòmetres de retencions per incidències, un trenta-set per cent més que l'any anterior. Tot això demostra que no només falten infraestructures –que són deficitàries les infraestructures–, sinó que hi ha un mal manteniment de les infraestructures. És cert que des que es van eliminar els peatges de l'AP-7 el percentatge de volum ha crescut un trenta-set per cent a Tarragona, un cinquanta per cent a la resta i el volum de camions és un vuitanta per cent.

Per tant, aquí també hem d'esbrinar i hem de veure de quina manera es gestionen totes aquestes infraestructures i quan hi han vehicles avariats, abans es retiraven en molt poc temps i ara s'eternitzen. El RACC, fins i tot, la fundació, ha donat un toc d'alerta. Abans les obres es feien per la nit, ara es fan durant el dia i, per tant, també això genera embussos i més embussos. Li demanem a la consellera que també s'apliqui en aquest tema perquè és fonamental evitar aquestes congestions; col·lapses també a la nacional 340, a l'A-7 de Tarragona, col·lapses en totes les àrees de Barcelona i...

I a Barcelona, per exemple, quan es parla de planificació, escolti'm, encara tenim el pla municipal, el pla metropolità de l'any 76. És que vostès creuen que això és d'interès? Això és desídia absoluta de tots vostès que formen part de l'àrea metropolitana. El PDU, que s'havia d'haver aprovat el 23, se'ls va passar el termini per fer l'aprovació provisional, quan tota la conceptualització de les infraestructures no estava preparada per tenir la intermodalitat que es requereix. Per tant, escolti'm, és que això no és culpa de Madrid; això és culpa de la mala gestió que hi ha a Catalunya, de la desídia i dels impediments que contínuament s'hi estan interposant.

Per altra banda, nosaltres el que demanem és que les infraestructures han de ser ràpides, han de connectar territoris, han de connectar els pols industrials, els pols logístics, perquè tenen un impacte molt negatiu en el sector logístic, en el turisme, en l'agroalimentari i en tots els transports i el transport en general.

Les patronals s'han queixat i han manifestat la seva queixa pels alts costos que suposen totes aquestes connexions i, per tant, tot aquest retard que es produeix dia a dia a Barcelona –ai, a Catalunya.

Escolti'm una cosa, senyora consellera, l'L-9 porta més de deu anys d'endarreriment. Li demanem més celeritat, perquè escolti'm una cosa... I després l'L-8, cinc anys. Escolti'm, a veure si acceleren una mica més, perquè és que tenen Barcelona absolutament col·lapsada amb tantes obres i tanta planificació. S'hauria d'estar executant ja l'L-12.

Per altra banda, la C-55 i la B-40. Escolti'm una cosa, el desdoblament de la C-55 de Castellbell i el Vilar i Manresa té vint-i-cinc anys de retard. Cada vegada venen els mateixos compareixents a reivindicar, però el 2+2, no l'1+2; el 2+2 és el que rei-

vindiquen, per què no fan bé aquestes coses? Perquè és la reivindicació que tenen, és una qüestió absolutament pendent.

I la B-40? La B-40, vint-i-cinc anys fa que s'està endarrerint la B-40; sí que hi ha trams que s'estan fent, però Terrassa i Granollers, senyora consellera, ho farem o cedeix a la pressió dels Comuns perquè no es construeixi? Està prevista Terrassa-Granollers, perquè això és fonamental, perquè, a més, ara hauríem ja d'estar projectant la B-50 i encara estem en lo que s'estava projectant feia vint-i-cinc anys. És que anem amb molt d'endarreriment. Per tant, nosaltres li demanem molta celeritat.

Les causes del bloqueig ja les he destacat, però nosaltres li demanem aquesta necessitat dels projectes estratègics, totes les connexions amb els ports, els ports i totes les autopistes del mar s'han de potenciar. El Port de Barcelona ha de competir amb Rotterdam i amb Amberes. Hem de tenir la capacitat d'atreure totes les mercaderies asiàtiques i això és una assignatura pendent. I la clau està en tota la connexió, també, ferroviària i de l'arc mediterrani.

Per tant, nosaltres li demanem més celeritat amb aquestes qüestions i també tota la connexió amb el Port de Tarragona, l'aeroport de Reus, amb l'AVE i també tota la part de Girona, perquè la connexió de l'AVE és fonamental i vital i, per tant, s'ha d'accele-
rar igual que tota la part de tots els centres logístics que cal connectar, perquè la intermodalitat és una realitat que s'ha de fer.

Però nosaltres també li demanem una anàlisi més profunda sobre el finançament de les infraestructures, perquè al final vostès parlen de les infraestructures, però vostès portaran a terme un canvi estructural de com s'han de gestionar, de com s'han d'executar, la col·laboració que ha de tenir institucional amb totes les administracions i com s'han de finançar? S'han de finançar només amb recursos públics? S'han de finançar amb recursos privats.

Nosaltres li demanem que intensifiqui la col·laboració publicoprivada, perquè té calculat el cost de totes les infraestructures que s'han de fer, quants diners necessitem, quin és el pressupost total, com s'executarà i d'on vindran aquests diners?

Per tant, una part, la Generalitat, l'Estat quant ha de finançar i la part privada quant hi ha de posar. I per això necessiten un marc estable de confiança i de col·laboració, perquè si no... l'àmbit privat té una capacitat enorme, també d'agilitzar els processos, els projectes, tota l'execució de tramitació, ho fa en la meitat de temps i tenen aquesta habilitat de fer-ho perquè tenen unes altres maneres de treballar. Per tant, nosaltres li demanem que intensifiqui tota la col·laboració privada per afavorir aquest finançament.

Després, les infraestructures, les hem de pagar tots o les ha de pagar qui les utilitza? Aquesta també és una assignatura pendent que vostè ha de fer, perquè al final totes les mercaderies que venen d'Europa passen per les autopistes d'Espanya, en aquest cas de Catalunya, i resulta que han de pagar, no han de pagar, què han de fer?

Perquè al final el manteniment és molt deficitari. L'eix Transversal el van rescatar Esquerra Republicana, van pagar 400 milions d'euros i ara tenen 40 milions d'euros de concessions de manteniment. Però això és necessari fer-ho? És necessari fer tanta gestió directa que ens penalitza, que ens compromet pressupost, en comptes de facilitar la iniciativa privada que inverteixi i que afavoreixi tota aquesta celeritat en la construcció?

Nosaltres pensem que són qüestions que vostè no ha abordat, però que són vitals perquè parlem d'infraestructures, però si no parlem com les financem ni com les executem, de què serveix? Són catàlegs molt ben escrits que, a més a més, tenen uns plans fabulosos, però com s'executen? Perquè tenim moltes que estan plasmades en documents i que no s'executen.

El Partit Popular li demana pacte institucional i una nova governança en les estructures per poder engegar tots aquells projectes que han de vertebrar Catalunya, que han de connectar tots els centres i els eixos econòmics, Corredor Mediterrani, corredor Barcelona amb la península, després també tota la part dels ports, tota la

part dels centres logístics. Ha dit que està finalitzant Llagostera, Vilamalla, la Boella, el Penedès, Mollet, Port Nou. Totes les mercaderies de l'interior, a Tarragona han de passar les mercaderies per l'interior.

És una reivindicació que ara el diputat Pere Lluís Huguet no para d'insistir contínuament i que ara vull destacar en aquest moment, les plataformes multimodals entre Vic i Manresa, també, perquè són fonamentals per a la logística de mercaderies. I la connexió entre els ports i les zones logístiques i totes les infraestructures estratègiques.

L'aeroport de Barcelona, fonamental. Nosaltres considerem que també cal connectar tot el transport ferroviari de mercaderies perquè hi hagi una viabilitat i una intermodalitat que beneficiï les persones. Naturalment, tota la part de les comarques i de les connexions comarcals de tota Catalunya haurien de venir a Barcelona en una hora com a molt, amb tota la part dels AVEs..., haurien de venir en una hora. I avui en dia em deia un diputat company meu de Mataró que ahir va trigar una hora cinquanta-cinc minuts de Mataró a Francesc Macià.

És que, clar, a més els alcaldes... Haurien d'arribar també a un acord amb els alcaldes que fan colls d'ampolla a l'hora d'entrar a una ciutat com pot ser Barcelona, que és una gran capital i que té uns grans problemes perquè fan una política absolutament contrària de guerra al vehicle privat, que és com es desplaça molta gent i, a partir d'aquí, tot són problemes i embussos i que són hores perdudes i malestar. Hi han persones que han hagut de deixar el lloc de treball perquè no poden perdre tant de temps arribant a Barcelona.

Acabo amb aquesta intervenció, senyor president.

El president

Moltes gràcies, senyora diputada. En nom del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Señor presidente de la Generalitat, señores *consejlers*, señores diputados, buenas tardes a todos. Para VOX las infraestructuras de transporte son un elemento fundamental para el desarrollo de un país, mejoran la calidad de vida de los ciudadanos y facilitan la competitividad de las empresas generando riqueza y empleo.

Por eso nos parece procedente la celebración de este debate, en el que tanto el Gobierno como cada uno de los partidos políticos representados en este Parlamento vamos a poder dar nuestra visión sobre las infraestructuras de transporte y nuestras propuestas.

Aunque resulta curioso que este debate se celebre a propuesta de Junts, porque este partido ha gobernado Cataluña la mayoría del tiempo durante los últimos cuarenta y cinco años. Aunque, eso sí, con diversas denominaciones para huir de la acción de la justicia por los casos de corrupción. (*Alguns aplaudiments.*)

Así podemos ver, hemos escuchado en sus intervenciones como nos hablan de carencias o problemas que no han solucionado mientras gobernaban y ahora reclaman a otros. Y también resulta curioso por su actual apoyo al PSOE. Todos sabemos que el señor Pedro Sánchez lleva dos años haciendo todo lo que van acordado su lugarteniente Santos Cerdán y el señor Puigdemont y que bastaría –bastaría– con que Puigdemont amenazase a Pedro Sánchez con retirarle su apoyo para que este firmarse todo lo que le pidiera.

Bueno, hay que reconocer que es la ventaja que tienen quienes negocian continuamente con un presidente del Gobierno de España con una egolatría tan evidente, ¿no? (*Alguns aplaudiments.*) Bien, los señores de Junts podrían haber negociado lo que quisieran con el narcisista Pedro Sánchez. Podrían haberle pedido la mejora de todas las carreteras nacionales en Cataluña, la aceleración de las obras del Corredor Mediterráneo, la ampliación del aeropuerto de Barcelona o el aumento de la inver-

sión en cualesquiera infraestructuras que hubieran considerado interesantes. Podrían haberlo hecho, pero no lo hicieron. (*Alguns aplaudiments.*)

Se olvidaron una vez más de los ciudadanos catalanes y prefirieron pactar con los socialistas aquello que les beneficiaba a ellos. El ejemplo más evidente ha sido la ley de amnistía, siete votos a cambio de que los políticos separatistas queden impunes por sus delitos.

Pero hay muchos más acuerdos infames, ¿no?, entre el socialista Carlos Cerdán y Puigdemont como, por ejemplo, la ridícula imagen en la que diputados, que se entienden perfectamente en castellano cuando se cruzan por los pasillos o en la cafetería o por los baños, han de hacerlo con un pinganillo cuando hablan desde el pleno del Congreso.

Estos ejemplos son una muestra evidente de que a Junts las infraestructuras les importan muy poco –muy poco– y solo las utilizan para la confrontación política con el Estado. Y hoy hemos podido verlo claramente en las dos intervenciones anteriores de miembros de Junts.

En cambio, para VOX las infraestructuras de transporte son un elemento fundamental para la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y para la mejora también de la competitividad de las empresas. Por eso nos duele la situación actual, que es el reflejo del abandono que han sufrido durante años.

Hace tiempo que los políticos separatistas que han gobernado Cataluña decidieron volcar todos sus esfuerzos y nuestro dinero en su *procés*, dejando de lado la gestión de los asuntos ordinarios. Y de allí viene la situación actual de deterioro de los servicios públicos en Cataluña.

Ejemplos de mala gestión los tenemos por centenares, también –también– los tenemos en la gestión de las infraestructuras del transporte. Podemos ver las consecuencias de estas políticas alejadas de los intereses de los ciudadanos en las cercanías ferroviarias de las que se habla continuamente, ¿no?, en las que, efectivamente, ha habido una falta evidente de inversión durante muchos años. Pero no solo ha habido falta de inversión, también ha habido mala gestión. Y es que cuando se pone al frente de un ministerio a personas como las que ha ido colocando Pedro Sánchez al frente del Ministerio de Transportes, lo extraño, lo raro sería que las cosas salieran bien, y efectivamente, no han salido bien.

Pero la mala gestión también la podemos ver en competencias que corresponden a la Generalitat, como es el caso, se ha mencionado, de la línea 9 del metro. Los políticos, que seguramente habrá alguno por aquí, que mandaban en aquel momento en la Generalitat, cometieron un grave error al diseñar una obra faraónica y con un recorrido muy discutible para esta línea de metro. Pero lo peor no fue aquello, lo peor es que veinticinco años después las obras siguen sin acabarse y se llevan gastado varios miles de millones de euros por encima de lo previsto, según informó –no lo digo yo– la Sindicatura de Comptes.

Otro ejemplo –otro ejemplo–, las líneas de tranvía de Barcelona, en cuyas obras se produjeron sobrecostes por encima del cuarenta por ciento y diversas y graves irregularidades. No lo digo yo, lo dijo también, lo denunció, la Sindicatura de Cuentas.

Tenemos también ejemplos en carreteras, tanto de la Administración del Estado como de la Generalitat, que han cometido errores de planificación que cuestan de entender. Es el caso de los contratos..., del fin de los contratos de concesión de las autopistas. La fecha de finalización de los contratos se sabía con años de antelación, y era fácil suponer que el mismo día en el que el uso de esas autopistas fuese gratuito, el tráfico iba a aumentar de manera muy notable, y este incremento iba a ser especialmente importante en el tráfico de camiones. Pues bien, nuestros gobernantes se esperaron a que finalizasen los contratos de concesión sin tomar ninguna medida preventiva –seguramente estarían pensando en su *procés*–, y no fue hasta que comenzaron las quejas de los usuarios cuando empezaron a pensar en las medidas que

había que tomar para afrontar esa nueva realidad: aumento de la siniestralidad, falta de entradas y salidas, número de carriles insuficientes en algunos tramos o rápido deterioro del firme por el incremento del tráfico pesado. Un buen gestor debía saber que todo esto iba a pasar, por lo que ya debía tener preparadas las medidas preventivas y correctivas necesarias para ponerlas en funcionamiento al día siguiente de liberarse los peajes, pero nuestros políticos no hicieron esto, ocupados como estaban, y lo siguen estando, en sus propios intereses y no en satisfacer los intereses de los ciudadanos.

Desde VOX creemos que las políticas de transporte deben poner en el centro a los ciudadanos y a las empresas. Toda la acción de la Administración pública debería encaminarse a satisfacer sus necesidades de movilidad, a favorecer la libertad de movimiento de las personas y a facilitar el transporte de mercancías. Por eso, desde VOX, siempre hemos defendido la colaboración entre las diferentes administraciones públicas, pues cada una de ellas debe ejercer sus propias competencias al servicio de los ciudadanos.

Lamentablemente, los separatistas siempre han intentado lo contrario. El enfrentamiento continuo con el Estado para remarcar sus supuestas diferencias y su victimismo. Hoy, una vez más, hemos podido escuchar a los oradores separatistas haciendo gala de ese eterno y permanente victimismo. Hay que reconocer su perseverancia.

Lo sorprendente de este momento es que los socialistas han comprado este discurso, y forzados por la ambición del señor Pedro Sánchez ceden a todas sus peticiones, aunque esto suponga atacar la acción del Estado al que deberían defender y el ejercicio de sus propias competencias. Podemos verlo en su incomprensible cesión con el traspaso de un pedazo de la red ferroviaria nacional a la Generalitat de Catalunya. Nadie entiende los motivos más allá de ceder una vez más al chantaje del señor Puigdemont a cambio de sus famosos siete votos. Y hoy, pues ya que está aquí el señor Illa, aprovecho para preguntar, una vez más, a este Gobierno sí, además del chantaje, existe algún motivo técnico que pueda justificar este traspaso. De momento, cada vez que lo hemos preguntado a su Gobierno, hemos obtenido el silencio por respuesta. (*Aplaudiments.*)

Algo parecido ocurre con lo que vienen en llamar «encomiendas de gestión» consistentes en que el Estado entrega al Gobierno de la Generalitat una cantidad, según el caso, pueden ser decenas o incluso centenares de millones de euros, para que la Generalitat ejecute alguna acción en infraestructuras o servicios competencia del Estado, que deberían ser realizados por el propio Estado. Esto, la verdad es que resulta incomprensible, porque, aunque no les guste a los separatistas –y parece que tampoco a los socialistas–, el Estado dispone de más y de buenos medios humanos y técnicos en carreteras, en ferrocarriles o en aeropuertos, y especialmente, el mayor conocimiento sobre sus propias infraestructuras.

Desde VOX nos oponemos una vez más a estas incomprensibles cesiones a los separatistas y defendemos que el Estado aumente la inversión en Cataluña y que lo haga directamente, mediante sus propios medios. Queremos que el Estado invierta con fuerza en Cataluña, completando, por ejemplo, el Corredor Mediterráneo, finalizando la estación de la Sagrera, ampliando la estación de Sants, ejecutando el plan de cercanías ferroviarias, por supuesto, ampliando el aeropuerto de Barcelona, finalizado el Cuarto Cinturón o mejorando la AP-7, la AP-2 o el resto de carreteras nacionales. Desde VOX defendemos que el Estado invierta más e invierta bien en Cataluña, aunque esto moleste a los separatistas.

Para finalizar, desde VOX vamos a presentar un conjunto de propuestas ambiciosas y sensatas que, pues, seguramente serán rechazadas por la izquierda y el separatismo sin siquiera leerlas, solo porque son propuestas de VOX, pero nosotros no hemos venido aquí para complacerles a ustedes ni buscamos su aplauso. Hemos venido

para mejorar la vida de todos los españoles aplicando medidas de sentido común como las que vamos a presentar el próximo jueves.

Muchas gracias.

El president

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

David Cid Colomer

Si el president m'ho permet, des del nostre grup parlamentari crec que per imperatiu democràtic voldríem començar expressant la nostra ferma condemna a les algarades d'odi, a l'«esquadrisme» del segle XXI i, evidentment, en aquest cas, a la persecució de conciutadans del nostre país que està organitzant l'extrema dreta arreu, i especialment també a Múrcia. (*Aplaudiments.*) Crec que és l'imperatiu democràtic que totes les forces polítiques hem de defensar.

Vaig, sí, al tema que ens ocupa. Mirin, Catalunya no és país per a treballadors i treballadores que van en tren cada dia. Catalunya no és país per a estudiants que cada dia han d'utilitzar rodalies o regionals. Catalunya, vaig a dir, és un país bàsicament per a turistes i per a empreses que fan transports per camió. Aquest és el real debat que tenim damunt de la taula, i mirin, jo no entraré en un concurs, jo diria pràcticament d'infraestructures per saturació, és a dir, si avui fem el recull de totes les infraestructures que vostès han proposat, és a dir, autopistes, carreteres, túnels, variants, ports, ampliacions de pistes... Espero que la senyora Romero tingui una màquina d'imprimir bitllets, perquè si no, no sé com les pagaran, o en tot cas, que abracin la política fiscal dels Comuns, que és qui més té, paga més i qui més contamina, paga més, perquè si no és impossible. I això té a veure amb la política, la política és prioritzar.

I mirin, jo no sé, realment, crec que s'ha de viure en una realitat paral·lela per dir que l'aeroport del Prat està col·lapsat. Està col·lapsat rodalies. I mirin, vostès són el partit del formigó, perquè clar, vostè, la gran proposta que ens ha portat avui damunt de la taula és que el gran problema que tenim és que Barajas té les pistes més llargues que l'aeroport del Prat. I jo vull recordar, no sé si vaig errat, però crec que l'últim conseller de Territori que van tenir vostès –no fa vint o trenta anys, no sé si se'n recorden del senyor Puigneró, fa quatre dies–, la gran proposta del senyor Puigneró va ser pactar d'esquena al president de la Generalitat l'ampliació de l'aeroport del Prat, la tercera pista amb el senyor Lucena, que jo no vaig errat però sembla que és socialista. Vull dir que, per tant, ai las!, que vostès han estat allà, que vostès han gestionat i vostès tenen un model que malauradament no és tan diferent a la del Partit Socialista, si és que..., no?, tan diferents i tan iguals.

I vostès? Mirin, no ho sé, poden reclamar moltes coses, segur que les pot reclamar el senyor Tremosa, que està trinco-trinco cobrant –com ho deia allò, del cavall de Troia?, bé, seria el cavallet de Troia, el senyor Tremosa– al consell d'administració d'AENA, que el tenen vostès allà, i per tant està allà, trinco-trinco cobrant, i vostès no demanen solucions, no demanen qüestions per rodalies. Per tant, sabem el que volen i sabem el que fan.

I mirin, jo els hi explicaré una experiència d'ahir mateix que m'escrivia un usuari a peu d'andana, perquè això sí que està col·lapsat, a la R1. Em deia: «Tres trens suprimits, les pantalles, això sí, molt maques, molt noves, però tots els trens amb retard i evidentment» –em deia– «cap dels horaris que posen es compliran.» I aquesta és la realitat que tenim avui al país i aquesta hauria de ser la prioritat. I mentrestant, quins són els titulars? Perquè clar, sembla que nosaltres tinguem un aeroport que..., no ho sé, un aeroport de fireta. Però, clar, és que aquesta setmana passada: «L'aeroport del Prat encara l'estiu amb rècord de cinquanta-set destinacions intercontinentals.» L'aeroport del Prat, va com un tiro; les rodalies van pel pedregar. Aquest és el país que tenim.

Vostès poden fer el que vulguin, però aquesta és la realitat. I en política s'ha de triar i s'ha de decidir quines són les prioritats. I nosaltres les tenim molt clares: la prioritat és el tren, la prioritat del que utilitza cada dia la gent de Catalunya per anar a treballar i per anar a estudiar. Perquè a més a més, l'aeroport del Prat –notícia d'ahir mateix– bat rècord: 27 milions de passatgers en sis mesos; el que no bat rècords és rodalies. No bat rècords rodalies perquè només el 2024 vam perdre 3 milions d'usuaris en rodalies. I no és perquè la gent no vulgui anar amb tren, és perquè no sap si arribarà a treballar, és perquè no sap si podrà arribar a l'hora o no sap ni tan sols si el tren passarà.

I què ens trobem? Que la gran prioritat del Govern, la gran prioritat del president és l'ampliació de l'aeroport. Perquè no és casual –no és casual– que avui, en el debat d'infraestructures, el primer que posa damunt de la taula el president del meu país és l'ampliació de l'aeroport, quan crec que, tal com està funcionant el país, el que primer haurien de parlar, el que hauria de ser la màxima prioritat d'aquest Govern són les rodalies. És que és de calaix. Perquè, a més a més, 3.200 milions d'euros més que costa l'ampliació del Prat. Per a què? Per seguir tirant més benzina al foc? Perquè vostès m'expliquin..., estem tots contra l'emergència climàtica, però escoltin, els incendis de sisena generació qui els causa? L'onada de calor que hem viscut, qui la causa? Les danes, qui les causa? Qui les causa, si no és l'emergència climàtica? I què proposen vostès? Més CO₂, ampliar l'aeroport del Prat. No hauria de ser les infraestructures, en aquest cas, que ens han de permetre descarbonitzar la nostra economia? I, per tant, crec que això ha de ser la màxima prioritat que hem de tenir.

Mirin, vostès poden prometre el que vulguin. Poden dir que farem l'ampliació de l'aeroport més respectuosa de la història –això també ho va dir el senyor Puigneró–, «farem l'aeroport verd del segle XXI», que ampliarem l'aeroport del Prat sense destrossar la Ricarda o el Remolar, que evidentment, a més a més, no emetrem més emissions de CO₂, i ja posats, un unicorn! Un unicorn! Sí, ja posats a prometre, que prometin el que vulguin! Però jo crec que hem de tractar els ciutadans i ciutadanes del nostre país com a adults i, per tant, parlem obertament. És a dir, vostès plantejarien ampliar l'aeroport del Prat sabent que això tindrà costos ambientals, costos econòmics, perquè vol dir que tindrem 20 milions més de turistes, i, per tant, tindrà un efecte directe sobre l'habitatge, i, evidentment, això vol dir que la prioritat no serà rodalies. Aquest ha de ser el debat. I vostès tenen aquest model i nosaltres en tenim un altre.

I no és cert que nosaltres, evidentment, no estiguem d'acord amb que calen més infraestructures. Sí, calen més infraestructures de tren, que també vol dir generar economia, perquè Catalunya no fa avions, Catalunya fa trens. Jo els hi recomano a molts que parlen sobre economia: anem a veure l'Alston, i que sàpiguen què és el que fa Catalunya. Catalunya fa trens i tramvies, i els fa *molt* bé, que els exportem a tot arreu. I, per tant, en el que nosaltres som punters és en la indústria ferroviària, no en la indústria aeronàutica. Per tant, si volen plantejar «Catalunya lidera», nosaltres hem de tenir el lideratge en aquest país de la infraestructura ferroviària.

I, miri, si no em vol fer cas a mi, faci cas de la consellera de Salut, que és al seu Govern. La consellera de Salut diu: «Jo amb els trens.» Miri, em sap greu dir-l'hi, però no, amb els trens, no: amb el seu Govern, Catalunya, més avions i menys trens. Perquè, sincerament l'hi dic –diu el senyor Batet, que ens té molt «carinyo», que manem nosaltres; tant de bo, eh?–: Catalunya només serà un país de trens quan la consellera, en aquest cas, ja l'hi dic jo, de Territori –amb tot el respecte per la senyora Paneque– sigui la senyora Albiach. Perquè, mirin, no hi ha hagut una negociació, tampoc amb vostès –tampoc amb vostès, quan aprovàvem pressupostos, que vostès a vegades se n'obliden–, en la que la màxima prioritat no hagi sigut més recursos per als trens tram, planificació de l'orbital ferroviària, més recursos, evidentment, per al metro, més recursos en aquest cas per tindre d'una vegada per totes l'orbital ferro-

viària o l'eix transversal ferroviari. I vostès..., o sigui, han governat molts anys, senyor Vergés! Vostès poden dir el que vulguin, però vostès han demanat tantes o més vegades, més manta vegades que el Partit Socialista, la B-40!

I, per tant, vostès tenen un model de país i nosaltres en tenim un altre. I no passa res. Confrontem-los, discutim-ne obertament. Però no facin passar, com diuen vostès moltes vegades també, gat per llebre, eh? No, evidentment. Discutim-ho. I vostès, bé, tenen un model de país que és diferent. Els del país dels trens som nosaltres.

I, mirin, jo els hi donaré també una dada. És que vivim en un país en què les autopistes són gratis; són gratis, la gent no paga. I tu pots anar a Londres, en aquest cas a Roma, o fins i tot a París, pagant cinquanta euros. Però si tu ets un ciutadà en aquest cas de Manresa, que ha de baixar cada dia a treballar a Barcelona, et costa, com a molt poc, 66,45 euros en aquest cas la T-usual. I això perquè nosaltres vam demanar i vam exigir –que ens va costar..., bé, sang, suor i llàgrimes, per dir-ho bonic– mantenir la rebaixa del cinquanta per cent del preu del transport públic. A més a més, amb moltíssimes desigualtats, perquè al Camp de Tarragona –vostè ho sap– és veritat que vostès han aprovat una bonificació, però no és el mateix; no et costa el mateix en aquest cas l'abonament si tu vas des de Sant Vicenç de Calders a Barcelona, que son vint euros, que si estàs a Torredembarra o fins i tot estàs a Tarragona i cada dia has de pujar i baixar de Tarragona. Per tant, clarament hi ha una desigualtat. I no pot ser –no pot ser– que tinguem autopistes que són gratis; mentrestant, tu puguis volar a París per cinquanta euros, i, en canvi, a algú que està forçat cada dia a anar a treballar, li acaba costant seixanta euros al mes. Això –això– és el model que vostès han construït i que, evidentment, nosaltres no compartim.

I, mirin, vam fer pràcticament fa quatre mesos el Ple de rodalies, i una de les qüestions que es va aprovar en aquest Parlament és que la màxima prioritat en infraestructures del Govern de la Generalitat havia de ser, evidentment, que rodalies, regionals i mitjana distància funcionessin com Déu mana. I això vol dir, simplement, una cosa que pot semblar revolucionària, però és que la gent sàpiga si el tren passa o no passa, a quina hora passa i si arribarà. I això avui no passa. Una de les qüestions que vam aprovar era que com a mínim els usuaris tinguessin la informació. Consellera, això avui no passa. Si és que li han fet una aplicació, una de les plataformes d'usuaris li han fet una aplicació que funciona millor que les tres aplicacions que tenen en aquest cas les tres empreses que donen informació sobre l'estat dels trens a Catalunya. Home, bastant ridícul, eh? –bastant ridícul. O sigui, el país del Mobile, i ens acaba fent, no?, en aquest cas la plataforma, una aplicació per saber on estan els trens, i no ho poden garantir les empreses d'aquest país. Doncs què vol que els hi digui? No ho sé. Això sí, eh?, a l'aeroport del Prat segur que les pantalles van a l'hora i sabem exactament què passa. Ara, no sabem on estan els trens del nostre país.

I, miri, vostè la setmana passada es va reunir amb les plataformes, però també li diuen que ja n'estan cansades, de tants compromisos. I a mi també em sorprèn. És a dir, no n'ha parlat ningú. Bé, avui han cessat el director de Rodalies de Catalunya. Algú ens pot explicar per què? En saben vostès alguna cosa? Té algun motiu? Hi estem d'acord? No hi estem d'acord? Vull dir..., no ho sé. Crec que és rellevant que també ho parlem, no?

I, miri, també ens preocupa el tall de l'R3. Jo crec que aquí cal exigir coses. La primera és que no maregin, evidentment, els usuaris. No pot ser que es prometin uns serveis alternatius, al cap d'uns dies sembli que es fan enrere i després ho rectifiquin. Això genera un malestar..., bé, descomunal, que ja plou sobre mullat.

Després, evidentment, cal exigir que la planificació es faci a l'hora. És a dir, si han d'haver-hi nous talls, no pot ser que tinguem un tall planificat de pràcticament vint mesos i quan hagin d'haver-hi noves millores tornem a tallar en diverses etapes. Fem-ho tot de cop d'una vegada –fem-ho tot de cop d'una vegada.

I finalment, també... Em sap greu que no hi sigui; suposo que a l'extrema dreta catalana no li interessa el debat sobre les infraestructures de l'R3 –sorprèn, tenen

l'alcaldia de Ripoll. Però estaria bé que tampoc posessin pals a les rodes per a infraestructures que són necessàries, com en aquest cas també, no?, el nou taller de manteniment de trens a Ripoll, que és clau, perquè precisament tindre manteniment de trens als dos costats de la línia, doncs, és fonamental perquè el servei funcioni.

I, per tant, crec que bàsicament hem d'encarar, no?, hem de començar a treballar perquè aquells compromisos que es van aprovar en el Ple de rodalies es plasmin, perquè al final tot sembla paper mullat.

I, jo hi insisteixo, a mi el que em preocupa enormement és que el Govern estigui centrat en l'ampliació de l'aeroport del Prat sense un debat real. O sigui, no hem tingut un debat sobre el model aeroportuari català que volem. No ho sé... O sigui, durant molts anys hem reclamat que la gran prioritat era que Catalunya decidís. Suposo que ara el senyor Tremosa això ens ho arreglarà, no?, des del consell d'administració d'AENA. Però quina és la participació que tindrà el Govern de la Generalitat en aquest cas a AENA. Serà qui ho liderarà? Sí, sí, segur, jo estic segur que el senyor Tremosa, amb els quartos que cobrarà, ens ho arreglarà cada dia, cada dia ens ho arreglarà, segur, que per això l'han col·locat allà, n'estic convençut. (*Remor de veus.*)

Però, en tot cas... No es posin nerviosos, tranquils, que ja sabem a què van, vostès, que és a cobrar, trinco-trinco. Però, en tot cas, l'altra qüestió que hauríem de saber és, per exemple, quin paper tenen Reus i Girona. No hem tingut aquest debat. Quines taxes aeroportuàries, per exemple, tenim en aquest cas a l'aeroport de Girona i a l'aeroport de Reus.

I, mirin, vostès sempre parlen que això va de portar més vols intercontinentals, i no és veritat. No és veritat perquè passar de setanta-vuit operacions a noranta l'hora, això vol dir pràcticament setanta mil operacions anuals. Si volem doblar en aquest cas els vols intercontinentals, bàsicament això vol dir 2.500 vols anuals. Hi ha un marge de 68.000 vols anuals. Això, tots sabem per què és: això és Ryanair, això és Vueling, això és EasyJet, això són els 20 milions de turistes que li agraden tant al conseller de la Presidència, al senyor Dalmau, que arribin a Barcelona per a la fórmula 1, qui sap si per a la *ryder cup*, i totes aquestes coses que agraden tant al Govern català. Però això no té res a veure amb vols intercontinentals; això té a veure bàsicament amb un model que nosaltres no compartim, que és del creixement il·limitat del turisme.

I acabo precisament, també, amb un element que s'ha situat damunt de la taula, que és el col·lapse de l'AP-7. Miri, jo hi estic d'acord, l'AP-7 està col·lapsada. Ara celebro veure que molts que situaven que el debat sobre els peatges era un debat... –com era, això?–, que era un debat imposat per Espanya; ara tots anem darrere la vinyeta. Però, en tot cas, jo els hi faig una proposta molt concreta. Tots sabem quin és el problema avui de l'AP-7, i jo l'hi he dit: és, bàsicament, el transport de mercaderies. És evident que hem de portar les mercaderies al ferrocarril, és evident que Adif va tard. Això vol dir, no més desdoblaments, sinó bàsicament Corredor Mediterrani i tercer fil. Però jo crec que hi ha una proposta que és de calaix, de seguretat i que demana valentia: no pot ser que a l'AP-7, especialment en zones de dos carrils, es permetin els avançaments dels camions. I això no costa un duro; però això vol dir tenir la valentia de posar límits –de posar límits. I tothom sap que la seguretat, els accidents i l'augment dels accidents tenen a veure amb això. I, per tant, tan valents que són amb altres coses, jo demano, evidentment, a la consellera d'Interior i també a la consellera de Territori que decideixin d'una vegada per totes que a l'AP-7 (*sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció*), doncs, hi han coses que no es poden fer, com per exemple és que els camions puguin avançar, especialment en zones de dos carrils.

Jo li vaig dir –i acabo ja, si m'ho permet–: president, vostè es juga la legislatura en dos temes, habitatge i trens. A l'habitatge ens està costant avançar, potser anem massa a poc a poc. Però on anem pel pedregar és amb els trens.

El president

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, president. Conselleres, consellers, diputats i diputades, bé, aquest debat que fem avui sobre transports, tal com proposava Junts, és evident que a nosaltres ens costa molt separar-lo del debat, que també hem tingut recentment en aquest hemicicle, sobre la situació d'emergència climàtica que vivim, però també sobre el model econòmic o la mateixa sobirania nacional del nostre país. Perquè aquests debats són indestruïbles, no podem separar-ne uns dels altres.

Perquè és evident que no som un país, i mentre Catalunya no sigui un país i no pugui gestionar els seus impostos, siguin directes o indirectes, i no pugui acabar amb el dèficit fiscal que es pateix, de més de 22.000 milions d'euros, és molt difícil que parlem d'unes infraestructures adequades a la realitat que necessita el nostre país; alhora que és molt difícil de parlar de transport si no qüestionem el model econòmic, en aquest cas dels grans partits que governen o han governat el nostre país, com poden ser, doncs, el PSC i Junts. Un model que massa sovint coincideix i que, quan parlem de transports, parlen massa d'avions i parlen massa poc de trens; parlen massa d'avions, que és el model econòmic que vostès han decidit per a aquest país, basat en el turisme, i no parlen de trens, que és el que necessiten els nostres veïns i veïnes, els ciutadans i ciutadanes de Catalunya, per viure i treballar en bones condicions.

Per tant, el que aquí hem de debatre és barrejar tots aquests conceptes i entendre que fins que no siguem un país que ens gestionem, que ens puguem gestionar nosaltres mateixos les nostres infraestructures, que puguem gestionar el cent per cent de l'economia del nostre país i que decidim que la declaració d'emergència climàtica que va fer aquest Parlament és veritat, doncs no podrem avançar en cap d'aquests termes.

Perquè el que hem vist aquests darrers anys, què és? Governin a Madrid uns o altres, PSOE o PP, passa exactament el mateix: ens prometen molts de diners, ens prometen grans pressupostos per a infraestructures, però en realitat sabem que no arriben, que hi ha un abandonament molt clar de les infraestructures de Catalunya, perquè sembla que ja els interressi que el nostre país vagi caient a trossos, mentre veiem com comunitats com Madrid reben més del cent per cent del finançament que pressuposen per a infraestructures. I això, en aquest país, en el nostre país, no ha passat cap any. Sempre, sempre, incompliments; sempre, sempre, promeses, i després incompliments. I aquesta és la realitat que vivim.

Per exemple, una xarxa ferroviària que hem denunciat en altres plens monogràfics, una xarxa abandonada i que va caient a trossos, i que no hi ha dia de la setmana que no patim una incidència com a mínim, sigui perquè plou o sigui perquè fa calor, amb imatges lamentables de cues de ciutadans i de ciutadanes per agafar transports alternatius, si és que s'han planificat i n'hi ha –perquè en molts de casos tampoc hi són–, o cues de veïns i veïnes caminant per les vies del tren, perquè els trens s'espantlen massa sovint. Aquesta és la realitat d'una part de la xarxa de transports del nostre país.

I la solució que ens dona el Govern és aquesta nova empresa que anomenen «Rodalies de Catalunya», que al final..., una sucursal de Renfe. No cal, doncs, que dissimulem: li podem posar noms, el podem pintar més maco, però al final és una sucursal directament de Renfe, que això ens demostra que ni és traspàs real ni efectiu, i que Renfe, de fet, serà qui continuarà controlant tot el sistema. I això vol dir, això sí que vol dir que és garantia que tot continuarà igual, igual de malament o pitjor que en l'actualitat.

Perquè, és clar, quan es pacta un traspàs –bé, en diuen «traspàs»–, quan es pacta aquesta nova empresa mixta de Renfe i la majoria la té Renfe Viajeros, més del cinquanta per cent, ja sabem tots com continuarà i com acabarà.

I a més, aquesta nova societat no agafa cap compromís ni cap calendari que ens expliqui, que assumeixi la titularitat de la majoria del capital social per part de Catalunya. És a dir, ens en parlen, però no es posen compromisos ni es posen calendaris. Com sempre, es deixa tot a l'aire, com el pacte aquest que estan fent tant singular a nivell econòmic que, al final, ens en parlen; de singular, no en té absolutament res i menys de dates concretes d'execució. Per tant, com sempre que fan un traspàs, sigui econòmic o sigui un traspàs de transports, sempre ens trobem amb el mateix, promeses i enganys, i que, al final, no arriba res més que el cafè per a tothom, per a la resta de comunitats autònomes.

I més ho veiem, per exemple, quan ens diuen: «Sí, però al consell d'administració la Generalitat hi té una majoria.» Sí, té cinc membres i Renfe en té quatre, però Renfe té dret a veto. Per tant, de què serveix tenir cinc representants si l'altra part té el dret a veto? No serveix per a res; perquè continuïn les coses com sempre.

Però també ens podem preguntar què passarà amb tots aquells mitjans que actualment Renfe té externalitzats, amb una gran precarietat, que empitjora el servei que s'ofereix. I parlem del personal d'atenció al públic a les estacions, externalitzat; la majoria de tallers de manteniment de trens, externalitzades a altres empreses on Renfe té minoria. Què passarà amb tot això? Com que Renfe s'ho ha tret de sobre, això també es traspasarà o no es traspasarà, consellera?

S'anuncien molts compromisos de qualitat del servei, amb incentius i penalitzacions que la Generalitat ja hauria d'haver estat exigint a Renfe des de l'any 2010. Per tant, és una presa de pèl que en parlin ara, quan aquí s'ha tingut molts anys per fer. Però bé, veurem com evoluciona. També és una presa de pèl que mesuri la puntualitat amb el retard dels trens a l'última estació i no pas en aquella on baixa la majoria dels usuaris i de les usuàries. Però bé, una altra incongruència al que ens proposa aquest Govern.

I, de fet, la consellera va anunciar molts nous serveis amb l'anunci d'aquest traspàs, que nosaltres considerem que estan bé, que alguns estan bé, però totalment insuficients. Estarien bé fa uns anys enrere; amb la situació actual de caos ferroviari, són totalment insuficients. I, a més, veiem que el Govern, fent aquests anuncis, el que aprofita és per barrejar-ho una mica tot, barrejar naps i cols per distreure una mica el personal, però bé, en tot cas, a nosaltres no ens enreden pas.

I, consellera, quan vostè en el seu discurs ens parla del desdoblament de la C-55, bé, ja ens demostra una mica el tarannà –que ja el coneixem perfectament– que és el de fer més ciment, més carreteres, perquè saben que la C-55 té una alternativa molt clara, que és una autopista que és en paral·lel, per tant, no és necessari aquest desdoblament, però en això sí que vostès inverteixen. Però no pas inverteixen amb la mateixa rapidesa, per exemple, en l'R4 cap a Manresa o en la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya que també va cap a Manresa. En això no, que no hi inverteixen, però en desdoblar una carretera..., perquè, clar, tots sabem què comporta una carretera.

De fet, en una de les nostres propostes ja els avanço que parlem de les carreteres, perquè aquest Govern, quan fa els informes, per exemple, dels trens trams, és molt ràpid en qüestionar la seva viabilitat econòmica en funció de l'ús que en preveu. Doncs nosaltres el que els hi demanem és que quan decideixin ampliar una carretera, fer-ne una nova, un 2+1 o un desdoblament total, doncs també avaluïn aquest impacte, aquest impacte que tindrà. No pot ser que només es faci en termes econòmics quan parlem de trens trams o de trens perquè hi vagin els veïns i les veïnes de Catalunya. I en canvi, a les carreteres vostès no valoren l'impacte negatiu que pot tenir, no només l'impacte econòmic, sinó també l'impacte mediambiental. I, per tant, també li demanarem que apliquin els mateixos criteris. Si a l'hora de fer un tren tram vostès hi troben totes les negativitats possibles, també les hi trobin a l'hora de desdoblar carreteres.

I seguint amb el que ens ha explicat, davant d'aquest abandonament clar que ens han presentat, perquè aquí ja han parlat de moltes i moltes propostes, però al final el seu pla es basa en grans inversions no per afavorir la gent treballadora d'aquest país, la gent que viu aquí, que cada dia ha d'anar a treballar o a veure els familiars o a fer el que sigui, sinó que, per vostès, les grans inversions són per facilitar el negoci del lobby turístic. Ai las!, que arribem al quid de la qüestió. Tota política de transports que fan vostès amb d'altres partits que també els hi donen suport en aquests temes són invertir la majoria de diners públics per afavorir el lobby turístic i no pas per afavorir la mobilitat de la gent que viu i treballa a Catalunya.

I això també ho hem d'assenyalar i dir-ho clarament. Congelen els trens trams, excepte el del Camp. Dius: «Carai, que bé! Com és que el del Camp decideixen tirar-lo endavant?» Ostres! Quina casualitat! Justament faran el tram entre Vila-Seca, Cambrils i Tarragona. No deurà ser per donar servei bàsicament a Port Aventura? No deurà ser aquest, l'objectiu de fer aquest tram? Perquè si vostès coneguessin el territori –que suposo que sí, però tenen altres interessos–, el que necessita la població del Camp de Tarragona és la connexió que seria entre les dos principals ciutats, Tarragona i Reus. I aquesta és la connexió primera prioritària que necessiten. Però aquesta no és la seva intenció, perquè si no potser els empresaris del lobby turístic se'ls enfadarien.

I amb el transport ferroviari fan exactament el mateix. La principal obra ha comportat el tall de les vies entre Tarragona i Barcelona durant gairebé sis mesos i no ha estat per millorar la mobilitat dels ciutadans i ciutadanes que utilitzen aquest tram, sinó que ha estat per millorar el transport de mercaderies. I a més, aquestes obres, com a conseqüència, el que tenen és que empitjoraran més la mobilitat dels passatgers. I aquesta és la realitat de les grans inversions que parlen vostès, que això no ho expliquen, però sí que ho saben els usuaris i les usuàries.

I anem a l'aeroport, la seva gran obsessió des de fa anys, de PSC, Junts..., per tant una majoria clara aquí, una majoria clara també a Madrid. Una aposta, una aposta de 3.200 milions d'euros, la gran aposta que es farà de mobilitat a Catalunya, 3.200 milions d'euros per als turistes. No he sentit cap català ni catalana que surti als carrers o que en cap enquesta reclami com a prioritari per a la mobilitat a Catalunya l'ampliació de l'aeroport. No he sentit a ningú. Aquest aeroport es fa bàsicament per afavorir el sector turístic i, a més, no se n'amaguen. Volen 20 milions més de turistes al nostre país, alhora que estem..., estan expulsant els veïns i les veïnes de casa seu, creant greus problemes d'habitatge amb els habitatges d'ús turístic. I saben que és una realitat que ja patim i en volen portar 20 milions més, gastar 3.200 milions d'euros en afavorir el turisme al nostre país. Una barbaritat, una bestiesa. I nosaltres sabem que hi estem en contra, que no defensarem mai aquesta opció.

A l'igual que tampoc no defensarem que, a comarques gironines, la gran inversió en mobilitat sigui en l'AVE per fer una estació a l'aeroport de Girona, 126 milions d'euros. Perdonin, hi han trens tram, el tren tram de la Costa Brava, el tren tram Girona-Banyoles-Olot, Lloret-Blanes i a la resta del país, el de les Terres de l'Ebre, el dels Pirineus, el del Bages. Però no: ampliarem i farem una nova estació de l'AVE per als turistes, mentre que els gironins i les gironines i els catalans i les catalanes d'arreu del país no van en tren perquè no funcionen, perquè s'espantllen cada dia, però, això sí, inversions milionàries en l'AVE. Aquesta realment és la seva política? Aquesta és la política del Govern del PSC en transports? Perquè tota la resta és fum.

Però això és una realitat que vostès estan promocionant, que costarà milers i milers d'euros públics i que no ajudarà en cap cas a millorar la mobilitat dels veïns i les veïnes de Catalunya. I això cal que ho expliquin molt bé, que vostès només volen afavorir el sector turístic amb totes les externalitats negatives que això comportarà en l'habitatge i en molts altres temes.

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 Bonet

Gràcies, president. La inversió pública que representa una part important i rellevant del PIB a Catalunya és la representació de cada país. Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa. Té un sector industrial molt potent. La situació estratègica en l'arc mediterrani i en la megaregió Barcelona-Lió provoca que al territori català es produeixi un gran volum intern de moviments de persones i mercaderies amb origen i/o destí a la península ibèrica i a la resta d'Europa.

Tanmateix, diversos elements geogràfics condicionen les nostres necessitats en infraestructures, com ara la nostra situació fronterera, la gran longitud de la costa, la orografia accidentada i un creixement en desequilibri de recursos hídrics entre conques, juntament amb la limitació de recursos energètics. Cal aprofitar les oportunitats que ens ofereix la nostra posició geogràfica, com també el teixit empresarial eficient que tenim, i per això calen unes infraestructures adaptades a les nostres necessitats, que atreguin inversions i alhora propiciïn el creixement de la producció dels diferents sectors econòmics.

La manca d'infraestructures limita el creixement de la competitivitat de Catalunya. El juliol del 2019, Foment del Treball va donar unes dades aproximades de com el dèficit d'inversió havia repercutit a Catalunya. L'any 2023, aquest dèficit ja superava els 39.000 milions d'euros, una dada repugnant que s'engloba en el saqueig fiscal que ens aplica Madrid. Espanya ens roba. Ens roba 22 milions d'euros anuals i ho fa amb la complicitat de tots i cadascun dels partits que heu tingut o teniu responsabilitats de govern i que ho heu permès al llarg del temps.

Per poder equiparar la inversió als indicadors europeus, és necessària una licitació d'obres del 3,50 per cent del PIB català, per totes les infraestructures que siguin necessàries i fonamentals per a Catalunya. Malauradament, el 2023 la licitació de totes les administracions públiques a Catalunya va ser tan sols de l'1,20 per cent del PIB. Per tal de revertir aquest dèficit acumulat en infraestructures, Aliança Catalana considera necessari emprendre de forma urgent tot un seguit de mesures, com la millora de la mobilitat del ferrocarril, imprescindible per reduir la congestió viària per accedir a Barcelona i a la seva àrea metropolitana, i una xarxa ferroviària eficient augmentaria la qualitat de vida dels ciutadans, la seguretat dels transports i milloraria l'eficiència i l'efectivitat de la productivitat dels treballadors i les empreses.

Hem de tenir una xarxa de ferrocarril equiparable a països com Suïssa o Àustria per evitar un major deteriorament del sistema i convertir el ferrocarril en el mitjà de transport preferent dels Països Catalans. Modernitzar les línies R15, R16, R17, RT2, reclamant la transferència *íntegra* de Rodalies a la Generalitat en perfectes condicions de funcionament i sense cap empresa mixta de participació de l'Estat. Impulsar les línies de mitja distància per unir les quatre capitals catalanes de forma ràpida, còmoda, amb preus assequibles, amb una única zona tarifària i, el més important, amb suficient freqüència. L'ampliació de les línies L1, L2 i L3 del metro. El corredor ferroviari transversal des d'Alguairó fins a la Costa Brava, passant per l'aeroport de Girona i enllaçant amb la via convencional de Riudellots de la Selva. Licitat dos intercanviadors d'Adif, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Sant Cugat. Descongestió des de Sant Cugat fins a Barcelona a les línies S1 i S2 fent el nou túnel de Collserola. Execució d'aparcaments dissuasius per a facilitar l'accés a totes les estacions metropolitanes, incloent-hi la del Camp de Tarragona. Millora de la mobilitat mitjançant el transport públic per carretera.

És imprescindible tenir un transport públic de viatgers que vertebrï de forma ràpida, eficaç i en xarxa els pobles i nuclis urbans de tot Catalunya, especialment

l'interior i el món rural, on molts dels seus nuclis de població tenen un servei públic de transport absolutament ineficient, per escàs i gens adaptat a les necessitats d'aquests territoris.

Per això cal el desplegament de la integració tarifària de tot el territori català. Cal garantir la integració de tots –i dic «tots»– els municipis catalans a l'ATM, així com el desplegament total del sistema de pagament de la T-mobilitat.

Garantir la qualitat del servei i l'accessibilitat d'autobús interurbà per carretera. I, amb vista a les pròximes concessions dels serveis previstos per al 2028, és fonamental establir disposicions legals que garanteixin la qualitat d'aquest servei.

Cal també un protocol unificat del bus interurbà i el transport sota demanda, per a erradicar les desigualtats territorials, millorar l'accés als polígons d'activitat econòmica. És necessari que totes les ATM, en col·laboració amb els municipis, accelerin aquestes polítiques i que des de la Generalitat es doni el suport tècnic i econòmic necessari.

Assegurar el bon desenvolupament del Decret 209/2023, que aprova el codi d'accessibilitat de Catalunya, i desplegar aquesta llei, la llei d'accessibilitat aprovada el 2014, per a garantir l'autonomia, la igualtat d'oportunitats i la no-discriminació de les persones amb discapacitat promovent l'elaboració dels plans d'accessibilitat municipal, i els mitjans de transports, garantir, de tots, la mobilitat a tots els àmbits i nivells, per a assegurar la cadena d'accessibilitat i el seu manteniment. En definitiva, garantir el dret a la mobilitat de tots.

La millora de la seguretat viària i la intercomunicació entre territoris. Catalunya presenta greus mancances en la xarxa de carreteres, i la xifra de víctimes d'accidents és una de les més elevades en comparació a altres zones d'Europa. Hi ha massa vies amb un fort grau de sinistralitat. L'AP-7, l'A-2, la nacional 2 i la nacional 340, la C-32, la C-37, la C-55, suporten un greu volum d'accidents i molts d'ells, lamentablement, mortals.

A Aliança Catalana veiem que són necessàries accions com l'execució del pla de carreteres de millora de seguretat viària 2+1 planificada, la licitació de les obres de la nacional 260 i la construcció dels ramals d'enllaç de l'AP-7, i amplificar-la de tres i quatre carrils per a adaptar-la a l'actual volum de trànsit, amb nous enllaços i mesures de seguretat, i la planificació de la nacional 2 al Maresme. L'execució integral de la B-40, passar de Terrassa a Granollers fins a Mataró. El desdoblament de la C-13 de Lleida a Balaguer; la C-53 de Vilagrassa a Balaguer. Planificar el desdoblament integral de la C-12 de Sant Carles de la Ràpita a Lleida i la nacional 230 d'Almenar fins al túnel de Vielha. El desdoblament de la C-14 de Montblanc a Andorra. Transformar la via ràpida L-512 i la C-1412b entre Artesa de Segre i Tremp. Desdoblar la 260 entre Ripoll i Alp, el túnel de Toses. Millorar la connexió entre el Camp de Tarragona i Lleida, finalitzar el tram pendent de l'A-27 i la reforma de la nacional 240. El desdoblament de la C-55 en *tots* els seus trams, per la seva alta sinistralitat. I no ens oblidem de la variant C-53 de Roda de Ter, reclamada àmpliament pels veïns afectats.

Millorar la connectivitat intercontinental per a potenciar la competitivitat econòmica de Catalunya. És imprescindible connectar la xarxa aeroportuària catalana entre els aeroports de Barcelona, Girona, Reus, Alguair, Sabadell i la Seu d'Urgell i la seva connexió amb trens d'alta velocitat.

També millorar el transport ferroviari de mercaderies per ferrocarril, per a reduir la congestió viària, així com per a millorar la competitivitat en el sector logístic –abans les mercaderies passaven de nit per les vies del tren, ara no hi passen, passen per carretera. Completar l'execució del Corredor Mediterrani al seu pas per Catalunya. Convertir l'ample europeu de la línia de tren convencional de Portbou i del port de Barcelona, per a poder millorar la connexió amb la Catalunya Nord. I executar les estacions intermodals de Lleida i de l'Aldea.

Potenciar els ports marítims de la Generalitat fent una aposta ferma pels ports amb capacitat d'atracatge de vaixells mercants, com els de Vilanova i la Geltrú, Palamós, la Ràpita i Alcanar. Com ja vam dir, l'execució urgent de l'estació intermodal de la Boella, al port de Tarragona.

Per això Aliança Catalana veiem necessari una inversió equivalent al tres i mig per cent del PIB, que s'executi en temps i forma planificats, per a garantir el benestar i la qualitat de vida de tota la ciutadania, davant dels reptes que planteja el futur.

Aliança Catalana presentarem cinc propostes de resolució per a promoure el creixement econòmic i la competitivitat de Catalunya. Volem que Catalunya torni a ser rica i plena. Volem una Catalunya lliure.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. I finalment, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula la diputada senyora Andrea Zapata Alfonso.

Andrea Zapata Alfonso

Bona tarda. Gràcies, president. President de la Generalitat, consellers, conselleres, diputats, diputades, en primer lloc, volia, doncs, agrair, no?, que haguem pogut dur a terme aquest debat sobre infraestructures, perquè al final les infraestructures són l'eix vertebrador que té un país, i crec que és important que debatem sobre elles.

També, evidentment, doncs, cada grup parlamentari ha pogut expressar i parlar de les infraestructures que més els hi preocupaven. S'han fet moltes crítiques, però a la vegada també crec que s'han fet propostes, propostes en positiu, que crec sincerament que és per lo que estem aquí avui, per ser propositius, per escoltar-nos, per trobar punts comuns sobre els quals continuar treballant. I ho dic perquè n'hi ha –perquè n'hi ha–, de punts en comú.

Perquè quan parlem d'infraestructures, quan parlem de l'aeroport, quan parlem de rodalies, quan parlem de carreteres, estem parlant de fins on som capaços de millorar qüestions tan senzilles com arribar a temps a la feina. Estem parlant de com generem prosperitat, no per a uns quants, sinó per a tothom. I per sobre de tot estem parlant de futur, de com transformem Catalunya, de cap a on volem que vagi el nostre país a curt, a mitjà i a llarg termini. Perquè els països no avancen si no hi ha al darrere una agenda transformadora, una planificació i, sobretot, una execució, i això aquest Govern ho té clar des del primer minut. És possible, hi insisteixo, és possible generar col·lectiva en un futur més pròsper. I és possible també traduir aquesta esperança en decisions que siguin tangibles.

Mirin, Catalunya, com ja saben, va tancar el 2024 amb un creixement del PIB del 3,6 per cent, quatre dècimes per sobre de la mitjana espanyola i molt per damunt del 0,9 de la zona euro. Tenim un teixit productiu clau, amb el segon millor registre històric en exportacions: més de 100.000 milions d'euros. Tot això tenint en compte que ens trobem en un context de desacceleració global.

I poso un altre exemple: port de Barcelona. Durant el primer trimestre del 2024 va incrementar més d'un dotze per cent els contenidors d'exportació, amb un tràfic total de 16 milions de tones en un trimestre, que es diu aviat. Però amb això què és el que vull dir? Doncs que tenim milers d'empreses a Catalunya, petites i grans, que cada dia treballen perquè el valor afegit català arribi als mercats europeus i internacionals, que tenim una economia que ens acompanya per poder créixer i que créixer no és un luxe, és un deure, ni tan sols és una opció, i perquè la possibilitat de créixer, diputats i diputades, no ha de ser entesa com un risc, sinó com una oportunitat de país.

I ara parlaré de quins són els principals o segurament els principals reptes que tenim a nivell d'infraestructures a Catalunya. I començo per un dels temes dels que més s'ha parlat aquesta tarda: l'ampliació de l'aeroport. Crec que la majoria, no sé si tots, però la majoria dels que estem en aquest hemicicle estem d'acord en que

l'aeroport de Barcelona és un eix clau econòmic i social per al nostre país i que cal estar a l'alçada de la situació global des d'un punt de vista competitiu si volem, com a mínim, no quedar-nos enrere.

Sabem que l'aeroport va superar la seva capacitat teòrica el 2024, va gestionar 55 milions de passatgers i va confirmar que l'actual sostre operatiu ja no és viable. I sabem que les previsions de creixement per als propers anys van en augment. Per tant, cal posar-hi solució. I no és gens fàcil fer-ho, però és que és eminentment necessari.

S'ha presentat un projecte que és molt ambiciós, amb inversions de 3.200 milions d'euros, l'allargament de cinc-cents metres de la tercera pista, una terminal satèl·lit, la reforma integral de la T1 i la T2 i l'adaptació dels accessos ferroviaris, i podrà absorbir, per tant, 70 milions de passatgers l'any. Això què vol dir? Vol dir gairebé crear 45.000 llocs de treball directes, 45.000 famílies; 45.000 llocs de treball directes per a famílies amb un lloc de treball de qualitat. Vol dir aportar fins al nou per cent del PIB català el 2033, quan el nou *hub* estigui plenament operatiu. I vol dir una anella verda de més de 270 hectàrees i la renaturalització d'espais agrícoles i humits. I vol dir també millorar les condicions acústiques dels veïns de Gavà i Castelldefels respecte a altres propostes.

Jo entenc el vertigen que pot suposar un projecte així, però també crec que hi ha al darrere un treball titànic per aconseguir que aquesta millora reverteixi en un benefici real i directe a la ciutadania. Perquè, si no fos així, no tindria cap sentit. I crec també que creixement i sostenibilitat o van de la mà o no anirem enlloc. Perquè l'ampliació és una oportunitat per avançar cap a un model de mobilitat aèria més eficient i més sostenible. I està alineada –ja ho ha comentat també la consellera– amb els objectius europeus de descarbonització i protecció del medi ambient. I per evitar dubtes innecessaris, de fet, s'ha licitat un servei d'assistència ambiental que s'encarregarà d'elaborar i fer el seguiment del full de ruta ambiental, bàsicament perquè es farà amb les màximes garanties ambientals. I vull subratllar també en aquesta qüestió que aquesta ampliació no és una ocurrència, sinó l'única via perquè Barcelona sigui *hub* de vols intercontinentals i reduir així també l'empremta de CO₂ associada a les escales addicionals.

Barcelona, hi insisteixo, corre el risc de quedar-se fora de les grans xarxes de connexions intercontinentals, i això té conseqüències per a la indústria, té conseqüències per al turisme, per a la recerca i per a la inversió internacional. I aquest Govern està per buscar *sempre* les solucions més raonables a qüestions tan rellevants com pot ser, doncs, aquesta ampliació. Crec sincerament que no podia plantejar-se un projecte millor en les circumstàncies en les que ens trobem i amb els recursos dels que disposem. Tenim una oportunitat, un deure, com ja ho deia, amb Catalunya, i és el que estem fent: complir amb la ciutadania, i també amb els seus reptes mediambientals.

I passo a la següent qüestió, perquè avui hi ha molt de què parlar, i l'altre gran tema, evidentment, doncs, ha estat Rodalies, que crec que..., bé, vam tenir un ple monogràfic ja per parlar d'aquest tema, però crec que és molt rellevant que en parlem si parlem d'infraestructures de país, perquè afecta directament el dia a dia dels ciutadans i ciutadanes.

En primer lloc, sí que dir que el que no faré serà entrar en el debat de qui ha gestionat millor o pitjor Rodalies durant els últims anys i qui té la culpa de que ens trobem o no on ens trobem. Crec que seria contraproductiu parlar de futur i quedar-nos estancats mirant el passat, que és el que sí que sembla que alguns fan. Crec que hem de ser positius, podem ser positius, i, ho mirin per on ho mirin, amb el traspàs el que farem serà assolir una fita històrica. I no només per una qüestió competencial, sinó perquè podrem oferir a la ciutadania el servei que mereix.

Mirin, jo soc usuària habitual de Rodalies i sé que molts dels diputats d'aquest hemicle, i diputades, també ho són. És clar que hi ha coses a millorar, jo també ho

visc en el meu dia a dia: s'han de millorar la puntualitat, la regularitat, la qualitat del servei *per se*. Però si ens quedem en l'assenyalament del problema i obviem afrontar la situació amb canvis substancials i propostes que siguin assumibles, és que no arribarem enlloc, perquè ens quedarem eternament en el queixar-nos de si l'R3 ha arribat avui mitja hora tard. I al final això de què ens serveix? De res. Precisament per això s'ha treballat en un canvi de model que neix del diàleg i de la voluntat de construir.

Mirin, es van produir 65 milions de viatges només al primer semestre de l'any passat Saben en què es tradueixen 65 milions de viatges d'aquestes característiques? Doncs es tradueixen en l'estalvi de 345.000 tones de CO₂ i 180 milions de litres de benzina, 43 milions de cotxes en circulació estalviats. Quan parlem del traspàs de rodalies, de la inversió de més de 6.000 milions d'euros fins al 2030, de la renovació d'infraestructura, de la compra de nous trens, estem parlant de la transformació de la mobilitat de tot un país, de dignificar una societat sencera que fa anys que utilitza el transport públic. Perquè, si hi ha una infraestructura que ens iguali, que els catalans i catalanes hagin fet seva i que formi part del seu dia a dia com a eina essencial per relacionar-se, per fer qualsevol gestió quotidiana, és rodalies. I és inqüestionable que s'està fent tot el possible i més per avançar cap a un model òptim i a l'alçada de les circumstàncies, perquè al final, com tot a la vida, si volem fer bé les coses, no es farà en un dia. Però en aquesta qüestió, com en la resta, no ens trobaran en el soroll; ens trobaran al costat de la gent, treballant.

I continuo, igual que amb l'ampliació de l'aeroport o amb el traspàs de Rodalies, des del Govern s'estan afrontant molts altres projectes ambiciosos que impactaran en el dia a dia de la ciutadania; per exemple, s'ha parlat també avui –no podem tenir aquest debat i no parlar-ne– del tramvia del Camp de Tarragona. En primera fase, catorze quilòmetres, catorze estacions entre Cambrils, Salou i Vila-seca, 245 milions d'inversió previstos. Després d'anys i anys reclamant-ho, el Tramcamp és un exemple de nova mobilitat, de com es poden fer bé les coses buscant l'equilibri entre competitivitat i sostenibilitat ambiental. Mobilitat silenciosa, sense emissions, amb intermodalitat, respectant el paisatge urbà, aprofitant la plataforma ferroviària obsoleta de la costa i, a la vegada, una aposta per reequilibrar la concentració metropolitana de serveis i potenciar el Camp de Tarragona com a segona àrea metropolitana del país. El país està en marxa i crec sincerament que, amb projectes com aquest, un cop més, visualitzem cap a on anem.

I un altre exemple de feina ben feta: també els comentava l'acord de govern per desplegar 425 quilòmetres de secció 2+1 i 660 milions d'euros d'inversió fins al 2030 en carreteres, amb les primeres actuacions ja anunciades a la C-12, C-14, C-55, C-31, B-224, entre d'altres. Amb aquest projecte, es preveu evitar entre el vuitanta i el cent per cent dels xocs frontals previstos en cinquanta-un punts negres detectats; i, encara més, augmentem capacitat, sense consumir sòl ni recursos convencionals d'una autovia; respectem, d'aquesta manera, el medi ambient; contribuïm a la transició ecològica.

Hi ha innumerables projectes –i ja acabo, amb l'últim exemple–: aquest dissabte mateix, sense anar més lluny, el president de la Generalitat anunciava que s'iniciaven els tràmits definitius per al desdoblament de la C-55 entre Manresa i la C-16 a Sant Vicenç de Castellet, i que es preveu que el 2030 tinguem operativa la nova C-55. Ho dic perquè no sé si som conscients de la magnitud dels projectes que estem duent a terme i de la quantitat de catalans i catalanes als que, amb aquestes millores, els farem la vida –encara que sigui una mica– més fàcil.

I acabo. Les infraestructures són les artèries que connecten el nostre país. Són una eina de progrés, de cohesió, de justícia territorial. I volem liderar, perquè tenim un país magnífic, divers i amb infinites oportunitats. Perquè som bons, perquè som molt bons. Perquè som capital de la gastronomia, perquè som pioners en recerca; tenim les millors condicions naturals per ser líders en renovables; estem creixent econò-

micament més que ningú. Perquè al nostre país només cal posar-li les coses fàcils i ajudar-lo a desplegar tot el seu potencial. I en això estem, en combatre la resignació d'alguns i l'immobilisme d'altres; en dir: «Ei, que podem ser tan ambiciosos com vulguem, perquè les circumstàncies ens acompanyen.» Perquè, durant massa temps, Catalunya ha patit dèficits, evidentment, ho sabem. Però «mirar endavant» vol dir trencar amb aquesta resignació; vol dir exigir el que ens correspon, però també planificar amb responsabilitat, prioritzar amb intel·ligència, executar de manera eficient. Perquè quan liderem i posem en marxa totes les potencialitats del nostre país, en essència, el que aconseguim és el principal objectiu pel qual estem tots i totes aquí, que és millorar la vida de la gent.

Gràcies.

El president

El Govern pot respondre i ha demanat de respondre. I té la paraula, per fer-ho, la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del Govern.

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

Gràcies, president. Consellers, conselleres, president de la Generalitat, diputats, diputades. En general, volia començar agraint el to. Evidentment, s'han expressat dissensos i, evidentment, hi ha hagut discursos més o menys inflamats, però crec que podem trobar alguns elements de consens i que crec que donen, en fi, un so d'esperança en què, a través de les propostes de resolució, dijous puguem tenir un debat ben profitós i una visió de la Catalunya 2050.

I aquest és el primer element. Molts de vostès han assenyalat precisament aquesta necessitat de planificar, d'imaginar, de pensar aquesta Catalunya 2050, i de veure les infraestructures en un sentit ampli. Per tant, estem parlant de carreteres; estem parlant de l'àmbit ferroviari, de l'interurbà, del metro, de l'aigua, de l'energia...; per tant, crec que és enriquidor i que ens ajudarà a tots plegats. I aquí el tercer element de consens, aquesta corresponsabilitat. Ja no només perquè uns o altres hem pogut ocupar diferents responsabilitats de govern, sinó perquè estem parlant de la Catalunya del futur i, si més no, ens interpella a tots i a totes fer aquest exercici d'imaginar, de construir, de sentir-nos corresponsables i intentar situar –i de veritat que ho valoro, perquè crec que en la immensa majoria ha estat així– l'interès general de Catalunya i dels catalans i catalanes en el centre d'aquest debat.

Com els deia, faré una resposta agrupada. Han sortit molts elements –dijous segur que podrem continuar debatent–, però faré una resposta agrupada; és per donar resposta a totes les qüestions que s'han posat sobre la taula.

Deia al principi de la meva primera intervenció que Catalunya tenia una geografia molt marcada per dues serralades, la litoral i la prelitoral, i que hi havia una xarxa viària que sí que estava ben estructurada, en termes generals, adaptada al territori, mentre que la ferroviària, precisament, tenia algunes mancances estructurals importants perquè no ha estat fins ara, crec, un vector estratègic de país. Per tant, en aquesta contraposició que s'ha fet d'una tipologia de transport sí i l'altra no, la veritat és que la mirada del Govern és global i, per tant, estem impulsant tota la mobilitat en el seu conjunt en totes les intermodalitats, però, efectivament, la ferroviària és una de les que en aquests moments presenta dèficits estructurals i, per tant, tindrà una atenció especial per part del Govern i de les nostres polítiques.

I aquí algunes breus respostes. Efectivament, la gestió del pla alternatiu de l'R3 aquestes setmanes no ha estat l'òptim; això és així. Saben que jo, quan hi ha recorregut de millora, hi ha recorregut de millora. Però tinguin per ben segur que en aquest mes acabarem de definir i traslladar als alcaldes i alcaldesses un pla alternatiu pel tall de l'R3 que satisfarà i que, per tant, s'assemblarà, pràcticament idèntic, a aquell que el mes de gener es va presentar i que l'11 de juny també vam presentar amb el secretari d'estat i, per tant, crec que podrem donar una bona cobertura a aquest tall.

Dir també, perquè no quedi ombra de dubte, respecte a la tasca important i ben valorada pel Govern del senyor Carmona..., respon a una reorganització. De fet, deuen recordar que a l'estació de Sants amb el ministeri vam prendre l'acord de reforçar els serveis operatius tant del centre operacional del Clot com de l'Estació de França i, en aquest sentit, s'han incorporat el senyor Cortés com a director general de Renfe Viajeros; el senyor Josep Enric García, director operatiu de Rodalies, i el senyor Carmona continua amb una tasca que valorem, de comunicació, de relacions institucionals, i una tasca de comunicació amb les plataformes i amb els municipis importantíssima i que vull posar en valor. Per tant, hi ha hagut una reestructuració, que des del propi Govern vàrem incentivar, treballar, per tal de que el senyor Carmona també es pugui dedicar exclusivament a una tasca que –dic– valoro molt especialment.

Per afrontar tota aquesta situació, serà important, efectivament, mantenir la capacitat d'inversió dels últims anys; estendre l'alta velocitat, també de la xarxa catalana –que no n'he parlat a la primera intervenció–; desenvolupar nous traçats ferroviaris, que trenquen de manera definitiva aquests condicionaments geogràfics que els hi marcava al principi. Per tant, eix Transversal Ferroviari, eix orbital. La Catalunya 2050 té un transport públic eficient, un model de país –com els deia– vinculat al progrés, a una manera de viure, de moure'ns, de produir de manera neta, sostenible; una Catalunya –també els deia– que impulsa una Espanya que pot ser diferent, que ha de ser diferent i aquesta idea la repeteixo perquè el progrés de Catalunya beneficia el progrés d'Espanya, tal com el d'Espanya beneficia el de Catalunya.

El mandat per als propers anys en carreteres, quatre eixos: el primer, seguretat. Amb aquest programa 2+1 d'aquí al 2030 per reduir sobretot l'accidentabilitat i, per tant, estem treballant específicament en la seguretat viària: 425 quilòmetres, 600 milions d'euros. I el segon eix, desplegar els Brcat; tercer, descarbonització. Em dona la sensació que alguns de vostès, quan parlen de carreteres, parlen de les carreteres del segle xx; estem desenvolupant una xarxa viària del segle xxi. Per tant, una inversió prevista de 40 milions d'euros per a trenta plaques fotovoltaïques, com els deia, per eliminar emissions en el manteniment dels 6.000 quilòmetres de carreteres d'aquí al 2030.

I el quart el configura obres imminents. Variant d'Olot i les Preses –no sé, senyor Cornellà, si això li compta com a inversió a comarques gironines–, ampliació de la C-16 de Berga a Bagà, l'eix de Comiols, la variant de Sant Feliu de Codines, l'eix C-26, la variant de Sagàs. I amb l'Estat, AP-7, AP-2, nacional 260 –l'eix Pirinenc– i A-2. Capítol a part, la C-55, amb aquest desdoblament. Efectivament; ara no recordo exactament quin portaveu ho ha dit, però s'han fet estudis..., efectivament, es van fer estudis d'alternatives amb la C-16 –crec que ha estat el senyor Cornellà–, amb bonificacions a la C-16, que, lamentablement, no han donat el retorn que s'esperava i, per tant, els estudis informatius han apuntat que el desdoblament és l'opció necessària per a aquest tram. La C-32, el Brcat Blanes-Lloret i el desdoblament de la GI-600, que també suposo que computarà com a comarca gironina, senyor Cornellà.

Sobre les encomandes de gestió –que també se n'ha parlat–, n'apunto algunes: el carril bus-VAO a la B-23, que estalviarà quinze minuts de viatge, 600 autobusos diaris que accedeixen a Barcelona per aquesta via i quatre milions de passatgers a l'any; eix Pirinenc, nacional 260: un conveni, 260 milions d'euros fins al 2035. Jo crec que aquesta, precisament, és una encomanda i una infraestructura que il·lustra una manera de treballar adequada, alineada amb les demandes del territori, locals, i amb lleialtat institucional; el conveni dels enllaços AP-7 i AP-2, que suposa una inversió de 250 milions d'euros amb un horitzó 2031.

Aquí, com que també s'hi ha posat ombra de dubte, els hi apuntaré molt breument aquells projectes que en aquests moments estan en marxa gràcies a aquesta encomanda de servei: a l'AP-7, nou enllaç de Banyeres, 12 milions d'euros –tràmit d'audiència setembre del 25–; a l'AP-7 també, remodelació de l'enllaç Vilafranca

centre i la seva connexió, 20 milions d'euros; a l'AP-7, també, millora de la B-30 –70 milions d'euros–, a Cerdanyola del Vallès; AP-7, nou enllaç C-51, al Vendrell i la seva connexió, 15 milions d'euros; a l'AP-7 també, remodelació de l'enllaç de la C-60 a la Roca –estem buscant la millor solució d'acord–, 30 milions d'euros; a l'AP-2, nou enllaç Castellldans i la seva connexió, 9 milions d'euros; a l'AP-7, remodelació de l'enllaç i connexió a Girona Sud i també la remodelació de l'eix de la C-65 d'accés als àmbits confrontants –com saben– entre el torrent Marroc i l'autopista AP-7, 16 milions d'euros.

Encarregat ja el projecte constructiu: en licitació, dos projectes més a l'AP-7 i l'AP-2, a Montornès i a la B-40, i, en fase d'estudis informatius i d'impacte ambiental, a l'AP-7 el nou enllaç de Masdenverge, i a l'AP-2, la nova connexió de la C-55 amb la B-40; hi ha estudis previs i de trànsit. Per acabar abans els diré aquells que en aquests moments estan pendants d'impulsar. La remodelació de l'enllaç i connexió Girona Nord, el nou enllaç de Sant Celoni - l'Obaga, el nou enllaç a Bellissens –el de la T-315– i remodelació de l'enllaç de la C-35. Per tant, es mostra com l'encomanda de gestió és una fórmula, com dic, òptima i que volem, de fet, potenciar.

Respecte als tramvies territorials, m'ha sabut greu que es mentís dient –«mentís» directament– que el Govern de la Generalitat ha aturat tots aquests projectes i que només està impulsant el del Tramcamp, el del Camp de Tarragona, que efectivament era aquell que tenia els projectes més a punt i estem impulsant i continuem impulsant també amb la connexió de Reus i Tarragona, però en aquests moments hem encarregat l'estudi informatiu del sistema tramviari urbà de Girona, Montilivi, Fontajau, Sarrià de Ter, Banyoles, i incorporat també al pla d'infraestructures de transport de Catalunya el traçat sencer –l'anella de les Gavarres, de Girona, Sant Feliu, Palafrugell, la Bisbal, Girona–; també remodelar els serveis ferroviaris del Corredor Mediterrani de les Terres de l'Ebre, Tortosa, l'Aldea, i també la connexió tramviària de la Seu d'Urgell i Sant Julià de Loira, i, en el seu conjunt, també de l'eix Pirinenc i també el del Bages, que els hi he detallat a la primera intervenció. Per tant, nego rotundament que el Govern hagi aturat cap d'aquests projectes; al revés, els està impulsant de manera ferma, i és un element que crec que a les forces de progrés, doncs, ens pot alinear i hi podem treballar conjuntament.

En definitiva, Catalunya impulsa una estratègia decidida per corregir, és veritat, doncs, alguns anys de desinversió, de manca de planificació: aquests 3.200 milions d'euros a l'aeroport Josep Tarradellas - el Prat, aquest nou model de gestió ferroviària –vull agrair, doncs, no només el to, sinó el treball constant i el llegat del Govern de Pere Aragonès, amb tot aquest treball que s'havia fet previ per gestar aquesta empresa que ha de gestionar des de la proximitat, Rodalies de Catalunya–, els 3.920 milions d'euros invertits ja al Corredor Mediterrani, l'acceleració d'inversions ferroviàries amb 13.000 milions d'euros de l'Estat i 14.000 de la Generalitat des de l'any 2000. Per tant, en global, inversions per tenir un país altament competitiu que giren al voltant –també se m'ha preguntat– d'uns 20.000 milions d'euros. És veritat, la diputada del Partit Popular afegia alguns elements que crec que són interessants de debatre sobre el finançament, efectivament, i la necessària col·laboració publicoprivada per fer front a aquest nivell d'inversions.

Estic convençuda, estem convençuts des del Govern, que Catalunya té potència com a país de referència en producció i en innovació. Comerç, creixement econòmic..., són signes, de fet, de la nostra identitat com a país. També ho és, com he dit al principi, que aquest benefici, que aquest creixement només tindrà valor si ho és per al conjunt de la ciutadania.

Estic convençuda que Catalunya viu un moment de canvi global, que en aquest escenari, l'oportunitat de viure, de moure'ns, de produir de manera sostenible i neta, ens marcarà no només objectius ambientals –que per descomptat, que també se n'ha fet esment–, sinó un camí de competitivitat i de creixement respecte al nostre entorn.

Finalment, ser referència significa voler els beneficis, impulsar-nos com a Catalunya i que aquest benefici arribi al conjunt de ciutadans i ciutadanes de Catalunya. Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora consellera. I ara, d'acord amb el criteri de la Junta de Portaveus, poden procedir a fer la rèplica els grups parlamentaris que així ho sollicitin.

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

Gràcies, president. Senyora Paneque, utilitzen vostès un to d'anestèsia que jo, sincerament, ja m'estava adormint, i semblaria aquí..., si vingués algú de fora, pensaria que no tenim, absolutament, a Catalunya cap problema de mobilitat. És increïble.

President Illa, vostè va fer un anunci i avui n'ha parlat, del desdoblament de la C-55. Fa pocs dies a la Comissió de Territori es va aprovar desdoblar els trenta quilòmetres entre Abrera i Manresa. Vostè va fer un anunci de desdoblar els vuit quilòmetres en cinc anys i tornant a posar peatge perquè els propis usuaris siguin els que paguin aquesta obra. Increïble com fa anar la *bolita*.

A la consellera Paneque li faig quatre apunts ràpids, amb el temps que tinc. Home, vostè parla sempre del retrovisor de Convergència i Unió... Aviam, no ho devia fer tan malament, Convergència i Unió, si el seu màxim assessor en ferrocarrils és exconseller de Convergència i Unió, el senyor Pere Macias, a qui saludo i a qui, com a olotí, li tinc, a més a més, un «apreci» personal. (*Alguns aplaudiments.*) Però sempre ens critica i a vostè l'estan assessorant des de Convergència, no?

Sàpiga que l'acte de sobirania més gran que s'ha fet en infraestructures en aquest país el van protagonitzar el president Rull, el conseller Damià Calvet i l'Isidre Gavín, i va ser que la llançadora de Barcelona al Prat i que el Lleida-Cervera-Manresa els operin Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

L'abonament mensual de Barcelona a Maçanet costa vint euros al mes. Resulta que si fas dues o tres paradetes més i te'n vas a Girona..., Barcelona-Girona costa setanta-cinc euros al mes. Deixo aquí la dada, no la vull ni comentar.

Li hem entrat nosaltres, com a Junts per Catalunya, una pregunta escrita demanant el detall de les incidències de rodalies. Demanàvem el dia, l'hora, la durada, el motiu, etcètera. Vostè sap com ens han contestat? Ens van contestar ahir, per escrit. Ens han donat la xifra total, un número. Jo no sé què amaguen, eh?, però nosaltres demanàvem precisament tot el detall per poder entrar en aquesta anàlisi.

I vostè parlava d'elements de consens. Home, un element de consens al debat monogràfic de rodalies va ser que li va demanar, aquest Parlament, la seva dimissió, i vostè, en canvi, segueix aquí, eh? (*Alguns aplaudiments.*)

Del llistat que ens ha fet d'obres que són titularitat de la Generalitat, nosaltres ja sabem que van bé. Aquí no hi ha cap dubte. Ho hem dit, les empreses, precisament, públiques d'aquest país, doncs, estan professionalitzades i saben treballar els temes; el problema està en les obres titularitat de l'Estat.

I això va per vostè, consellera Paneque, per la senyora Esteller i també per VOX. Vostès no tenen, cap dels tres, cap mena d'argument sobre el dèficit històric d'inversions de l'Estat a Catalunya? Perquè és que no han donat ni un argument en tots els minuts que han parlat; no han presentat ni una sola alternativa. Els únics –els únics– que hem posat aquest tema sobre la taula som nosaltres, condicionant la negociació dels pressupostos a Madrid. Nosaltres sempre ens hem negat a negociar cap pressupost a Madrid si abans no es resolía el pagament dels deutes pendents, sempre. Vostès no ho faran mai això. Nosaltres ho hem fet sempre. I per això no hi ha ni pressupostos ni hi ha tampoc cap mena de negociació prevista en aquest sentit. (*Alguns aplaudiments.*)

Senyora Esteller, una dada. Una dada, senyora Esteller. A l'Ajuntament de Barcelona –gràcies, allà– vostès van votar Collboni i no van votar l'alcalde Trias. Li dono aquesta dada.

I al senyor Cid. Vostè també, senyor Cid. Miri, vostè va votar Collboni, va fer president el senyor Illa i governa amb el senyor Sánchez. Jo, sincerament, no entenc de què surt aquí vostè a queixar-se. *(Rialles i alguns aplaudiments.)*

Moltes gràcies.

El president

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

Ester Capella i Farré

Tres minuts o cinc? *(Veus de fons.)* Tres. Em pensava que eren cinc. Bé, és igual, ho enllestim ràpid.

President, heu dit que la transformació que està vivint el país és en l'àmbit de les infraestructures. Bé, això ve de lluny. Ho dic per rebaixar una mica també, doncs..., que ens costa a vegades poc pujar a la muntanya. És a dir, el país –el país– està en marxa des de fa temps i des de temps immemorials; Catalunya existeix des de fa molts anys. De la mateixa manera que Catalunya està al món també des de temps immemorials, des del moment inicial de la Catalunya que podem conèixer, però de la Catalunya que podem imaginar que va ser.

Per tant, aquí la pregunta que ens hem de formular –i abans ja ho apuntava en la meua intervenció–: com volem que Catalunya estigui al món i amb quines condicions volem que Catalunya estigui al món? Quan parlem de la Catalunya que es visualitza cap a l'exterior, quin model, quina Catalunya volem ensenyar?

I de la Catalunya que volem, aquesta Catalunya adreçada a la garantia de drets i llibertats del conjunt dels ciutadans, com deia i apuntava..., difícilment quadra, doncs, parlar d'emergència climàtica, d'abordar el repte de l'emergència climàtica, l'afectació que té en la vida de les persones i continuar insistint... Alguns han canviat... En aquest cas, Junts. Començo a veure que vostès estan d'acord en el que nosaltres defensem en relació amb la modernització de l'aeroport, pel que he sentit i pel que he escoltat. *(Veus de fons.)* Sí, ara diu que no... Bé: «Primer una cosa i després, si convé, arribarem a ampliar les pistes.» Doncs vostès estan canviant de recorregut. Ho han de reconèixer, escoltin, mirin, sinó la gent ens prendrà a tots que no estem gaire afinats quan diem coses. O defensem una cosa, en defensem una altra..., i quan canviem, doncs, reconeixem que hem canviat de parer. Bé, en tot cas, no ho volen reconèixer, molt bé, ja està, ja som al cap del carrer.

Torno al fil argumental. Per tant, per transformar Catalunya i el país que volem, l'accent l'hem de tornar a posar en la sobirania, amb qui governa les infraestructures, qui decideix sobre el que passa a les infraestructures. I Esquerra Republicana insisteix en aquesta qüestió. Quan parlem dels aeroports, del sistema aeroportuari català, quan parlem dels ports, exactament igual: qui governa les infraestructures. Quan parlem dels trens, exactament igual. Perquè sí, això va de sobirania i d'exercici de la sobirania.

Ja sabem que no tots tenim el mateix model de país. Però, en tot cas, no tenint el mateix model de país, l'autogovern és exercici de sobirania i la sobirania és donar respostes al conjunt dels ciutadans. I donar respostes al conjunt dels ciutadans, què és? És garantir drets, drets i llibertats, al conjunt dels ciutadans.

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

Moltes gràcies, senyor president. El Partit Popular ha fet un debat constructiu perquè considerem que al Govern, que fa un any que ha començat, nosaltres el que li volíem traslladar és sobretot que canviés el model de gestió de les infraestructures i que veritablement el que es projecti, el que es planifiqui s'executi i que es faci al més ràpidament possible i amb la millor fórmula possible, en col·laboració publicoprivada, perquè es descongestioni Catalunya, la xarxa viària, la xarxa ferroviària, que no m'he estès molt amb totes les rodalies perquè ja vam fer el debat en el seu moment i, per tant, ara farem seguiment del compliment de les resolucions. Per altra banda, també tots els modes de transport i tots els àmbits de les infraestructures estratègiques, no?, que és el que dona força i potència a Catalunya quant a l'impacte econòmic que hi ha d'haver.

Nosaltres volem que els ciutadans de Catalunya puguin triar el transport amb el que es volen moure, amb plena llibertat, i tinguin les millors condicions si ho volen fer en vehicle privat i si ho volen fer amb transport públic, en les millors condicions. I per això la Generalitat ha de complir amb els seus objectius i amb els seus plans.

Per tant, jo he destacat això. I no he vingut a respondre l'acció de govern del Partit Popular. Però, miri, senyor Vergés, estic molt orgullosa de la inversió del Govern del Partit Popular. El Partit Popular, en l'any 96 i en l'any 11, quan vam arribar al Govern d'Espanya, no hi havia diners per a res –per a res. Ens va deixar, el Partit Socialista, les arque buides i el país arruïnat. *(Alguns aplaudiments.)*

I tot i això... Miri, l'any 16 vam haver de demanar un crèdit per pagar les pensions i la seguretat social, l'any 16... –ai, perdona–, sí, perquè no hi havia recur... Perdoni, l'any 96. No hi havien recursos suficients per pagar res. I en l'any 11 ja no l'hi explicaré, perquè llavors no teníem ni capacitat de demanar crèdits, perquè no hi havia diners. Tot i això, es va fer una inversió, es va desbloquejar la B-40, es va desbloquejar, però es van paralitzar amb molts estudis i molts impediments en el territori. El projecte de l'aeroport es va plantejar i el va presentar el ministre Íñigo de la Serna, l'any 18, i es va bloquejar, a Catalunya, amb 1.800 milions d'euros en aquell moment.

Per tant, el Partit Popular té com a prioritat... Els accessos del port els va desbloquejar el Partit Popular de Catalunya..., ai, el Partit Popular amb Fomento, accessos viaris i accessos ferroviaris. Tots els projectes es van iniciar per tot el projecte de Hutchison. I, per tant, el Partit Popular ha iniciat projectes i els ha mantingut.

El que passa, senyor Vergés, que també la Generalitat ha de col·laborar amb el Govern d'Espanya i no ha de fer-li front, i tots han de treballar conjuntament. Per tant, nosaltres per això demanem un pacte; un pacte perquè la Generalitat amb els ajuntaments treballin en aquesta direcció, perquè els ajuntaments no boicotegin els projectes en el territori.

Per tant, des d'aquesta visió, nosaltres el que volem és impulsar les màximes garanties de compliment de tots els projectes, presentarem propostes de resolució per articular una bona xarxa a Catalunya i ho farem el pròxim dijous en les nostres propostes de resolució. I, per tant, no tinc més temps per estendre'm.

Moltes gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari de VOX en Cataluña, té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Buenas tardes de nuevo, presidente. Presidente de la Generalitat, *consellers*, diputados, bueno, en mi intervención anterior he hecho una pregunta... –bueno, es verdad que se la he hecho al señor Illa, pero me podría haber respondido usted igualmente–, solo una pregunta, ¿eh?, y no me ha respondido, igual que las otras veces que he preguntado por lo mismo, ¿no? He preguntado por los motivos técnicos –técnicos, ¿eh?,

que no polítics— que avalen el traspaso a la Generalitat de Catalunya de un trozo de la red ferroviaria nacional. Pues su silencio nos confirma lo que todos sabemos, que ese traspaso solo obedece al chantaje que los separatistas hacen a diario al señor Pedro Sánchez, quien es capaz de vender a pedazos su país y sus principios a cambio de permanecer un mes más en el poder. (*Alguns aplaudiments.*)

Desde VOX creemos que la planificación de las infraestructuras de transporte debería estar por encima de las discusiones partidarias; debería haber un amplio consenso sobre su desarrollo a corto, a medio y a largo plazo, y no solo de los partidos políticos, sino también de la sociedad civil y de sus representantes. Habría que alejarse de la improvisación, tan propia de estos tiempos, y pensar en las necesidades de las próximas generaciones, en el cumplimiento de lo planificado, de forma que un cambio de gobierno no supusiera un cambio sustancial sobre lo acordado.

Pero, pues, un ejemplo claro de la falta de planificación y de acuerdo para solucionar problemas concretos de los ciudadanos catalanes lo tenemos en la autopista AP-7, a la que antes me he referido, ¿no? Por lo tanto, el resultado ya es conocido por todos, ¿eh?: mayor densidad de tráfico, atascos frecuentes, aumento de la siniestralidad y millones de horas perdidas por los ciudadanos catalanes, envueltos con frecuencia en estas situaciones. Bien, pues una posible alternativa que propondremos el jueves igualmente, una posible alternativa que mejoraría, si bien, efectivamente, parcialmente la situación es la finalización del Cuarto Cinturón, o B-40, ¿no?, que lleva..., ¿cuarenta años, cuarenta años de espera? Bueno, pero pues ese consenso progresa tan propio de Cataluña pues ha impedido continuar con la construcción de esta carretera. Bueno, pues desde VOX reafirmamos una vez más nuestro compromiso con los ciudadanos catalanes, por lo que apoyamos la construcción o mejora de todas las infraestructuras de transporte que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos y la competitividad de sus empresas.

Muchas gracias.

El president

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

David Cid Colomer

Miri, senyor Vergés, tenim models de país diferents. (*Rialles.*) Ja sabem que ens estima molt. És veritat, jo vinc d'una tradició política, que és de l'únic..., l'únic partit d'esquerres d'aquest país que ni per acció ni per omissió, és a dir, ni amb el seu vot favorable ni amb la seva abstenció, mai ha permès que hi hagués un govern del qual formés part Convergència. És així. Tenim models de país diferents. No passa res, eh? Però li explicaré un secret, perquè potser vostè no ho sap. Miri, és que, sap qui va votar Pedro Sánchez? Vostès. Vostès van votar Pedro Sánchez; legítimament, a canvi d'alguns acords. Nosaltres, per exemple, de seguir apujant el salari mínim; vostès, també, d'acords que nosaltres també considerem rellevants —la llei d'amnistia, per exemple, un— i suposo també dels unicorns de Troia que tenen en aquests consells d'administració que han anat col·locant. Formen part dels seus acords, i vostès, doncs, han anat col·locant gent a les administracions de l'Estat. Escolti, miri, forma part de la negociació política. I vostès i nosaltres hem votat el president Sánchez, que, per altra banda, miri, doncs què vol que li digui, veient el que hi ha, doncs segurament és el que tocava, a no ser que ens vulguin explicar una bona nova, que a vegades sempre es despisten i ja sabem cap a quin costat cauen, no?

Però, en tot cas, jo vull entrar també en el que situava. L'hi insisteixo a la consellera Paneque, i ho sap; és a dir, evidentment, rodalies per nosaltres és la prioritat. M'ha preocupat una mica això de que els serveis alternatius de l'R3 i el dispositiu seran pràcticament igual..., o en tot cas..., no? Jo li demano que s'assegui una altra vegada amb els usuaris, que clarifiqui. I, per tant, evidentment, una afectació a la

infraestructura que tindrem, no?, a l'R3, que és prou important, doncs que estigui acordada amb les plataformes i, evidentment, amb els usuaris, no?

I, després, li entraré una pregunta, no?, una pregunta parlamentària. Si faig una enquesta avui de tota la quantitat de carreteres que ha anunciat que vol ampliar, desdoblar, no?, al conjunt de diputats i els recursos que es gastarà, crec que ningú ha estat capaç de seguir-la. Segurament, el senyor Terrades estava fent allà, amb el casc, una festa, aplaudint, però és que jo crec que hi han altres prioritats. Per tant, no sé si la consellera Romero està tan contenta. Però, en tot cas, li preguntarem quants diners destinarà a carreteres, perquè no fos cas que encara ens estiguem gastant, no només tots els quartos de l'aeroport, sinó que ens estiguem gastant més quartos en ampliacions, variants...

Ha posat, de fet, un exemple poc afortunat; és a dir, col·locar com a infraestructura estratègica a comarques gironines la variant de les Preses... Cent vint milions d'euros... Ja l'hi explicaré. Això no és al servei dels ciutadans i ciutadanes d'Olot. Tothom sap al servei de què és: és de l'empresa càrnia, perquè surtin els camions més ràpid cap al túnel de Bracons. Vull dir que, per tant, tots sabem al servei de qui està aquesta infraestructura, que són 120 milions d'euros, que no és poca cosa. Potser també estaria bé, com ho hem acordat, doncs que també posem recursos al tren tram.

I, miri, vaig acabant. No he canviat ni la intervenció que vaig fer en el Ple de rodalies final. Deia: «No té ni cap ni peus que, mentre els trens del país siguin una tartana, el Govern català malbarati esforços i diners a ampliar l'aeroport; mentre mig milió de catalans cada dia estan atrapats a les andanes de les estacions, perden hores del seu temps, no pot ser que el Govern català dediqui ni un segon a ampliar l'aeroport amb 20 milions de turistes més.» Fa quatre mesos. Quatre mesos, estem al mateix lloc, president. El que passa és que la nostra paciència no és la mateixa, eh? Estem al mateix lloc, però no amb la mateixa paciència. Jo l'hi dic..., l'hi vaig dir en aquell debat i l'hi dic també ara: trens, habitatge; habitatge i trens. D'això va aquesta legislatura.

El president

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

Mirin, president i consellera, per nosaltres és un greu problema el que està passant amb l'aeroport. En primer lloc, perquè vostès han pres la decisió d'esquenes al Parlament de Catalunya. Han pres la decisió pactant-la amb Madrid i no pas pactant-la en aquest hemicle i debatent-la i acordant-la aquí. Que segurament, per desgràcia, sortiria que sí, perquè sabem que vostès, Junts, PP i altres partits segur que s'entendrien amb aquest tema, perquè tenen el mateix model de país. Però la sobirania del poble de Catalunya és en aquest Parlament i no pas a Madrid. I amb això és on arribem amb els companys dels Comuns i d'Esquerra Republicana. Si se'ls hi ha acabat la paciència, doncs demostrin-ho, demostrin que se'ls ha acabat la paciència. Perquè no cal anar a Europa, als tribunals, o mirar què ens diran a Europa.

Penso que es pot resoldre molt més fàcilment i a quilòmetre zero dient el PSC que o aeroport o que el Govern no comptarà amb el seu suport per als pròxims pressupostos ni continuaran aguantant aquesta legislatura. No cal anar a Madrid, no cal anar a Europa. Deixem clar des d'aquí que s'ha acabat la paciència, que apostem pel tren, que apostem per l'habitatge i que apostem perquè aquests 3.200 milions de l'aeroport, aquests 126 que volen malgastar amb l'estació de l'aeroport de Girona, aquests 120 que volen gastar amb aquesta inútil variant d'Olot es gastin en transport públic, més trens, més autocars, més transport col·lectiu. Aquesta és la proposta de la CUP.

En canvi, la seva, tots i totes saben quina és: més avions, més creuers, més carreteres, més vehicles privats, més contaminació, més emissions. Aquesta és la política que ens presenta el PSC. I, no, nosaltres ni hi donarem suport aquí ni enlloc, perquè hi ha una alternativa possible, que és treballar pels ciutadans i les ciutadanes de Catalunya, que demanen dia rere dia i dia també que es millorin els transports públics d'aquest país, que es millorin els trens, que es facin els tramvies necessaris, els trens trams, que s'augmentin les línies d'autocar necessàries per garantir no anar com llaunes de sardines o quedar tirats a qualsevol estació, sigui d'autocars o de trens. Aquesta és la Catalunya real dels treballadors i les treballadores d'aquest país, la Catalunya que demana solucions a la mobilitat i que li queda molt i molt lluny l'ampliació de l'aeroport perquè vinguin milions més de turistes a precaritzar més el nostre mercat laboral i a tensionar encara molt més el mercat de l'habitatge.

El president

En nom del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la diputada senyora Rosa Maria Soberana i Bonet.

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, president. Consellera, ens ha parlat de moltíssimes carreteres. No dic que no hi hagi manca en aquestes, però cap de les que afecten la província de Lleida ni a la demarcació de Tarragona. L'A-27 amb la 240, ni se sap ni se'n parla. Està allà penjada des de fa anys i panys. La C-53, la C-13, la C-12, la C-1412b i la nacional 260 no mereixen el mateix interès que les altres carreteres? Res més.

Gràcies.

El president

Finalment, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula la diputada senyora Andrea Zapata Alfonso.

Andrea Zapata Alfonso

Gràcies, president. Mirin, en primer lloc, és evident que aquí hi ha qui viu millor instal·lat en la crítica perpètua que en la responsabilitat de governar o de construir re. De fet, alguns sembla que no hagin governat mai. I em sap greu dir-ho, però sembla que hi ha alguns grups que davant de cada projecte busquen el problema i mai la solució.

Junts parlava en la seva intervenció inicial i afirmava que Catalunya està col·lapsada. Si fos així, que no ho és, en tot cas, aquest col·lapse s'hauria generat en onze mesos? (*Alguns aplaudiments.*) On està Catalunya ara no és en una situació de col·lapse: és en un dels seus moments més il·lusionants, amb més quantitat de projectes emprenedors, perquè feia molt de temps que no es tenia un futur tan il·lusionant com el que tenim ara per Catalunya.

Nosaltres, des del Govern i des del PSC, el que fem és treballar i no fer també política per xarxes socials, com sí que sembla que fan els companys de l'extrema dreta d'aquest hemicycle. Perquè n'hi ha alguns que, bé, bàsicament sembla que fan les seves intervencions per treure TikToks, i no crec que aquí estiguin per a això; estem per construir, no per mentir, com ho han fet i com ho ha fet el diputat de VOX, en aquest cas, durant gairebé tota la seva intervenció.

Nosaltres fem política per millorar les infraestructures del nostre país, per millorar rodalies, per fer un projecte d'ampliació de l'aeroport digne, per fer arribar el tramvia a Tarragona, per invertir en carreteres segures, és a dir, per millorar la vida real dels catalans i les catalanes. I ho fem amb rigor, ho fem amb dades, amb inversió i amb valentia. I, en referència a l'aeroport, insistia en que la nostra prioritat és ampliar-lo per connectar encara més Catalunya, però respectant les polítiques ambientals i millorant les condicions acústiques dels veïns de Gavà i Castelldefels respecte a altres projectes. Les infraestructures s'han de pensar amb els nous paradigmes ambientals, evidentment, però també pensant en les persones.

De veritat, confiïn en el projecte, perquè al final hi ha qui confon sostenibilitat amb immobilisme i hi ha qui confon ecologisme amb bloqueig, però això no és defensar un país: això és fer-lo més petit. Això és fer-lo més petit, i nosaltres volem créixer de manera sostenible i amb un creixement responsable.

I, sincerament, respecte a rodalies, no entenc com es pot criticar el traspàs d'una competència històrica com si fos un regal enverinat. Potser perquè alguns viuen millor en la queixa que en la solució, i nosaltres estem per treballar per la gent, per fer projectes dignes, que és el que estem fent.

Simplement, ja per acabar, nosaltres hem vingut aquí per fer avançar Catalunya, i, com ha dit la consellera, el que farem serà planificar, executar i treballar plegats.

Gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. 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 avui a la tarda, trenta minuts després de finalitzar aquest debat, és a dir, a les set de la tarda –fem, allò, un punt a les set en punt de la tarda–; 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 dijous a les onze del dematí; la presentació i votació de les propostes de resolució serà dijous a la tarda, no abans de les cinc.

Interpel·lació al Govern sobre l'informe anual de l'economia catalana 2024

300-00167/15

Obrim el capítol d'interpellacions. I el sisè punt de l'orde del dia és la interpellació al Govern sobre l'informe anual de l'economia catalana 2024. És presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar i, per fer-ne l'exposició, té la paraula el diputat senyor Jordi Riba i Colom.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Consellera, consellers... Hi ha informes que constaten, informes que justifiquen i informes que projecten, però n'hi ha pocs –i és com el que avui ens convoca– que ens interpel·len com a país. Avui, quan interpel·lem el seu departament a propòsit de l'informe anual de l'economia catalana 2024, no ho fem des de l'expectativa d'un balanç neutre o d'una lectura tecnocràtica, ho fem des del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar com qui sap que el debat econòmic no és una qüestió de despatxos, sinó una eina essencial per construir un país més just, més pròsper i més cohesionat.

Ens interpel·la, doncs, l'economia no com a conjunt de xifres, sinó com a promesa de vida digna, no com a resultat, sinó com a instrument de transformació. I sí, avui tenim motius per fer balanç amb orgull. Tenim aquests motius. I és perquè les polítiques públiques, quan són valentes, rigoroses i ben orientades, donen fruits. I perquè aquest govern liderat pel president Salvador Illa ha triat posar rumb, rumb al creixement sostenible, rumb cap a l'equitat, rumb cap a una economia que genera riquesa i que la redistribueix, recollint i mantenint la tendència de creixement que s'inicià amb el Govern anterior.

En un món ferit per la incertesa, on les crisis ja no són l'excepció, sinó condició permanent, Catalunya ha decidit no quedar-se a la intempèrie, sinó que davant de la inflació global, de l'encariment de recursos, de la pressió demogràfica i dels reptes ecològics, el país ha optat per una resposta que no és només de resistència, sinó de lideratge. Aquest informe al qual fem referència n'és, sens dubte, una mostra contundent. Un creixement del PIB, del producte interior brut, del 3,6 per cent, molt

per sobre de la mitjana espanyola i de la mitjana europea, que s'explica no per una expansió artificial sinó per factors de qualitat. Una inversió que torna a créixer, una confiança empresarial renovada, un consum intern que aguanta i, sobretot, una productivitat que millora.

Per primera vegada en molts anys, la productivitat total dels factors aporta més d'un punt i mig al creixement de la nostra economia. I això, consellera, no és només una bona notícia, és una fita que trenca inèrcies, que ens parla d'un canvi estructural, perquè créixer és sens dubte difícil, però el que encara és més difícil i políticament valuós és créixer bé. I Catalunya, per primer cop en molt de temps, ho està fent.

Però permetin-me que no ens quedem en la dada macroeconòmica. L'informe al qual avui fem referència i que debatem, té valor perquè connecta amb la vida quotidiana de la ciutadania. És així com s'ha de llegir la xifra d'afiliacions, de 3,8 milions de persones treballant, una fita, sens dubte, històrica. És així com cal entendre que l'atur hagi baixat fins al 8,9 per cent, la dada més baixa des de 2007, i que la temporalitat estigui per primer cop des de fa molt de temps alineada o per dessota de la mitjana europea. Més de la meitat dels llocs de treball que s'han generat els darrers anys són llocs qualificats.

Aquesta és una transformació que hem de saber llegir, no només una economia que contracta, sinó que millora el perfil dels llocs de feina, que crea valor, que aposta pel coneixement, per la digitalització, per les cures, per l'educació, per la ciència. No és casualitat que el creixement de l'afiliació vingui en gran part de sectors com les TIC, les activitats professionals, la sanitat o l'educació. És indicatiu d'un model econòmic que comença a mirar lluny i que entén que el veritable motor del creixement no és la precarietat, sinó el talent.

I aquí vull fer un reconeixement explícit també a les polítiques impulsades des del Govern de l'Estat, que han estat essencials per al gir, per a aquest gir de guió. La reforma laboral, l'augment del salari mínim interprofessional, la revalorització de les pensions, l'aposta per una ocupació estable també a través de la reforma laboral. A Catalunya, aquestes mesures han tingut un impacte directe, han permès que salaris més baixos guanyin poder adquisitiu, que la desigualtat salarial es redueixi, que la cohesió social es reforci. I això, consellera, és política econòmica amb rostre humà.

Però no ens enganyem, no està tot fet. I l'informe també ens ho recorda i enllaça amb aquest criteri essencial d'autoexigència que presideix aquest Govern i el grup parlamentari que li dona recolzament i que represento. Persistim encara en xifres que no podem..., no poden deixar-nos indiferents: la taxa de pobresa o exclusió social és del vint-i-quatre per cent i la pobresa infantil arriba més enllà del trenta-quatre per cent. Aquestes dades ens colpegen, ens interpel·len i ens exigeixen més i millor acció pública, perquè créixer no és suficient si el creixement no arriba a tothom. I com molt bé ha recordat vostè en diferents ocasions, consellera, no es tracta només de redistribuir la riquesa després d'haver generat desigualtat, cal intervenir abans. Calen polítiques redistributives, educació de qualitat, habitatge assequible, serveis públics robustos, accés universal a l'oportunitat.

Així mateix, vostè també ha expressat en diverses ocasions que cal que la política econòmica es fonamenti en l'evidència, en la capacitat d'avaluar i ajustar i en una actitud humil davant de la complexitat. Aquesta mirada, que combina el rigor analític amb la voluntat transformadora, és més necessària que mai en un context en què les decisions públiques tenen efectes profunds en la vida quotidiana.

D'altra banda, la qüestió de la desigualtat de gènere, particularment en el mercat de treball, continua sent una assignatura pendent. La penalització de la maternitat, les barreres en l'accés a llocs de responsabilitat i la persistència de la bretxa salarial són realitats que debiliten la justícia social i limiten el potencial col·lectiu del país i cal continuar treballant-hi.

L'eficiència, com l'equitat del nostre model productiu, són, han estat i han de continuar sent objectius prioritaris. Cal tenir molt present, com moltes veus autoritzades ena recorden, que l'economia és sobretot una ciència moral, que no n'hi ha prou amb créixer, cal decidir per qui es creix i com es comparteix el que es genera.

Consellera, vivim en un moment d'inflexió, no només econòmica, sinó política i moral o ètica. I l'informe que avui ens ocupa ho deixa clar: Catalunya no només resisteix. Catalunya avança i ho fa en una direcció que té sentit. En un món fatigat d'eslògans buits, el seu departament ha posat sobre la taula una eina útil, rigorosa i valuosa com és aquest informe. Una eina per debatre amb dades, per planificar amb visió i per governar amb responsabilitat. I això, permeti'm dir-ho, també és mèrit d'una manera d'entendre la política, una política que no només critica, sinó que proposa, que no només assenyala sinó que fa allò que fa falta, sinó que consolida també allò que funciona. Com són –exemples concrets– el pla Lidera, amb més de 18.500 milions d'euros destinats a millorar la productivitat i el creixement inclusiu; el pla Responem, presentat per fer front a la guerra comercial amb 1.500 milions d'euros; o el pla de cinquanta mil habitatges, o el pla de barris i viles.

Com deia el filòsof britànic Bernard Crick, la política és l'art de fer possible allò que és necessari. I avui el que és necessari és consolidar una economia que no deixi ningú enrere, que redistribueixi, que planifiqui amb rigor i que sàpiga anticipar-se als grans reptes del segle XXI: la transformació energètica, la transformació digital, l'envelliment demogràfic, la igualtat de gènere o la pobresa estructural. Per això, la interpel·lem i li volem fer una pregunta, no com a exercici de fiscalització, com una invitació a un debat compartit i que és: com valora el Govern el paper de l'informe com a eina per a la planificació estratègica del país per continuar prenent decisions, per consolidar i aprofundir el model de creixement inclusiu i la prosperitat compartida?

I permetin-me acabar tornant al principi, perquè en política hi ha informes que passen desapercebuts. Altres que, negre sobre blanc, posen el focus en polítiques públiques transformadores, aquelles que no defugen la complexitat, que no es queden en l'estadística, sinó que esdevenen esperança en forma de polítiques actives, de serveis dignes, de barris cuidats i de barris que funcionen. I és així com es reconstrueix la confiança en la política, no amb eslògans ni soroll, sinó amb resultats.

Quan parlem de creixement en valors, parlem d'empreses que innoven i generen ocupació de qualitat, parlem d'un estat del benestar que no és un luxe, sinó una condició per a la igualtat d'oportunitats i parlem d'un país que no només vol ser competitiu, sinó també just. Consellera, l'economia és massa important per deixar-la en mans dels que no creuen en la seva dimensió social i massa decisiva per deixar de situar-la al centre del contracte democràtic. Per això avui no només parlem de creixement, sinó de confiança i d'un compromís compartit, que és el de fer de Catalunya no només una economia que avança, sinó una societat que se'n beneficia, tota, sense excepcions.

Moltes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputat. És el torn ara de resposta per part de la consellera i té la paraula l'honorable Alícia Romero Llano.

La consellera d'Economia i Finances (Alícia Romero Llano)

Moltes gràcies, presidenta. Consellers, diputats i diputades... Doncs la veritat és que agraeixo que puguem fer una mica un debat serè de tant en tant; crec que també ha estat així el d'infraestructures de fa una estona. Però és important que posem en valor les dades, és important que posem en valor la ciència, ara que tant es qüestiona en alguns àmbits, i que fem servir les dades per prendre decisions. És molt important que no ho fem de manera arbitrària, sinó que ho fem justament prenent les dades

que ens marquen l'evidència i que, per tant, ens permeten dissenyar les millors polítiques públiques.

I això és el que vam intentar transmetre la setmana passada en aquest informe que vam presentar, que és l'informe anual de l'economia catalana que es presenta cada any i ens hauria d'ajudar a reflexionar sobre en quina situació ens trobem, d'on venim i també cap a on volem anar, i quines polítiques públiques necessitem desenvolupar per enfortir la nostra economia, que és l'objectiu de –entenc– tots els que avui som aquí.

No vull repetir les dades, les bones dades que vostè ha donat, perquè crec que seria reiteratiu, però és cert que podem dir amb una certa prudència –m'agrada ser sempre prudent amb les dades econòmiques– que l'economia va raonablement bé. Hem vist com l'any 24 el tanquem amb el PIB que ha augmentat i ha crescut el 3,6 per cent, mentre a Espanya l'economia espanyola està per sota. I estem, evidentment, molt per sobre de l'europea, que la mitjana ha estat del 0,9. És a dir, vivim un bon moment econòmic des del punt de vista de les exportacions, de les inversions que atraiem des de fora; gairebé Acció ha sigut capaç d'atraure 1.000 milions d'euros en inversions a Catalunya de diferents països del sud-est asiàtic, però també d'Alemanya o dels Estats Units. Però també som capaços d'exportar i som la comunitat autònoma que més exporta, 100.000 milions d'euros, és a dir, que realment les dades en molts dels àmbits són positives i crec que això també ens marca un camí.

Ara, també és cert, i ho dic moltes vegades, no ens agraden els discursos auto-complaents i per tant també cal mirar, com deia vostè, aquestes dades que no ens agraden i que cal millorar: el risc d'exclusió social, la pobresa infantil, l'abandonament escolar. I, per tant, elements que cal anar treballant perquè un dia puguem sortir aquí a fer un discurs, diguéssim, positiu en tots els àmbits, perquè si no tenim igualtat d'oportunitats, doncs amb que l'economia vagi bé, no n'hi ha prou. Per això insistim i repetim constantment aquest compromís de que volem que la prosperitat sigui compartida, que tot allò que generem sigui compartit. Si no ho compartim, doncs, evidentment no podem avançar a la mateixa velocitat, no?, i anem creant societats de diferents velocitats, que no és el que volem. Nosaltres volem una societat amb els mateixos drets i amb les mateixes oportunitats. I, per tant, aquesta riquesa que anem generant, que genera la nostra economia, l'hem de poder repartir.

Abans, com deia vostè, en polítiques redistributives, això vol dir fent una inversió important en educació. En educació, de l'any 24 a l'any 25, malgrat estar en pròrroga pressupostària, hem augmentat 1.000 milions d'euros el pressupost. El pressupost de Salut està en 16.000 milions d'euros; segueix creixent d'una manera molt important. Per tant, hem de posar recursos en aquestes polítiques redistributives, però òbviament també ho hem de fer després, un cop generem aquesta riquesa.

I com ho hem de fer per seguir generant-la? Perquè evidentment, des de la política econòmica, que és el que a mi em pertoca, el que cal és seguir generant-la, no?, perquè després la puguem repartir bé. Doncs bé, aquí ens marca molt..., i aprofito, doncs, que evidentment, vostè s'ha centrat més en les dades, per dir que aquí ens marquen els informes que es van publicar ara fa uns mesos de Draghi i Letta. Els dos marcaven un camí que hem de caminar tots junts, sobretot Europa, que ha de decidir definitivament si vol ser un sol bloc, si vol augmentar la seva autonomia estratègica, si vol realment ser sobirana tecnològicament, tenir fortaleces que avui no tenim i que ens fa dependre d'altres països. I, per tant, nosaltres que ens ho creiem i hem dit sempre des de Catalunya que volem ser part de la resposta europea cal que seguim aquests camins que ens marquen Draghi i Letta.

I com? Sobretot basant la nostra economia en el talent –n'ha parlat vostè, de talent– i també en la innovació. Justament han sortit ara les dades de les regions europees més innovadores i hi apareix Catalunya, com sempre, evidentment, però ha escalat moltíssimes posicions amb relació a altres anys. És a dir que anem millorant també la nostra posició pel que fa a l'àmbit de la innovació, que és importantíssim,

perquè necessitem que aquest coneixement que generem l'acabem transferint, no?, acabi impactant en la nostra economia amb més innovació, que vol dir millors productes, millors serveis, millors processos, i, per tant, en aquesta línia hem de treballar; per tant, com deia, talent, com deia, més innovació, i també més tecnologia. Hem de ser més autosuficients tecnològicament, i per això també el Govern de la Generalitat està apostant per projectes tecnològics com que s'installi una gigafactòria, doncs, a Móra la Nova, però també amb tota l'estratègia europea, que lidera el conseller Sàmper, dels xips, eh?, i aquí, doncs, hem impulsat el projecte Innofab, una prefàbrica de xips que volem posar al Parc de l'Alba, a Cerdanyola del Vallès, però molts altres projectes lligats a la tecnologia. Hem de ser forts. Catalunya té molt talent tecnològic, i del que hem de ser capaços és de reforçar-lo i, sobretot, generar aquí projectes que atreguin talent i que, evidentment, puguin retenir aquell que generem i que és molt. Per tant, hem de reforçar la nostra economia i ho hem de fer amb elements estructurals, que ens permetin que cada vegada siguem més resilients, i crec que ens marquen molt clarament el camí.

Ara, també és veritat que, més enllà d'aquestes dades que no ens agraden, també hi han desequilibris, desigualtats persistents a la nostra economia que es mantenen, i a la nostra societat, i una és la igualtat de gènere, no?; em sembla que vostè hi ha fet referència. La Clàudia Goldin, que és una premi Nobel d'economia, ella insisteix molt, no?, en com les desigualtats que apareixen se sumen a aquelles persistents i estables, per desgràcia, com és, doncs, la igualtat de gènere. I això ens perjudica molt, perjudica molt l'economia. Si el cinquanta per cent del talent de la societat no s'incorpora al mercat laboral, no s'incorpora als llocs de decisió, estem perdent capacitat. De fet, els estudis diuen que podríem augmentar un punt del PIB si realment aconseguíssim, no?, a Catalunya, doncs, incorporar la dona a tots els llocs de decisió i de treball que ens pertocaria.

Aquest és un greu problema que tenim. Hem de seguir treballant perquè les dones arribin a llocs de visibilitat, a llocs de direcció, que el fet de ser mare no et talli la teva carrera professional, i, per tant, molts elements que encara perjudiquen i que, hi insisteixo, són desigualtats que es mantenen en el temps, d'injustícia social, i també, crec, d'injustícia i d'ineficiència econòmica, com deia vostè. Per tant, hem de seguir treballant.

I aquesta insistència del Govern en la prosperitat compartida, doncs, ho he dit alguna vegada, no és un eslògan, és un compromís de veritat. No ho diuen només el Govern de la Generalitat i el president Illa, ho diuen moltíssims premis Nobel, que cada vegada estan fent més incidència en que si l'economia és desigual, si el creixement de la societat és desigual, això no li va bé a l'economia, per les ineficiències que genera, però també per un tema de justícia social, òbviament, no? Quan parlem d'economia em volia centrar en això, i ho diu Joseph Stiglitz i ho diu Eric Maskin, que hi ha fet vostè referència, ho diuen moltíssims premis Nobel, que cada vegada estan dient més: l'economia no pot anar desenganxada, no pot estar desconnectada d'aquesta justícia social. I, per tant, nosaltres hem de treballar en equip.

I és veritat que fa uns mesos vam aprovar el pla «Catalunya lidera» amb aquests 18.500 milions d'euros, inversions per a l'àmbit del lideratge econòmic, és a dir, projectes de lideratge econòmic, que vol dir projectes energètics, projectes d'infraestructures, que n'hem parlat ara fa una estona, però vol dir també talent, modernització del model productiu, més innovació a les nostres empreses, és a dir, tot un seguit de programes, més de dues-centes actuacions per, justament, aconseguir generar aquesta riquesa i que la puguem repartir, com dic, doncs que sigui més eficient socialment i econòmicament.

Les dades són molt importants, ho he dit abans, les hem d'utilitzar per poder avaluar les nostres polítiques públiques, per dissenyar-les millor. I per tant, doncs, també suggereixo i recomano a tothom que, si no ha pogut llegir aquest informe i pot analitzar-ne només el resum executiu, ho faci, perquè és interessant, doncs, tota la

valoració que fan. Al final en això ens basem en dades de l'Idescat, dels serveis de la Direcció General d'Anàlisi i Prospectiva Econòmica, i crec que ens fan una bona radiografia de la nostra economia, cap a on hem d'anar per seguir creixent i, sobretot, per seguir creixent de manera compartida.

Així que, en fi, seguirem treballant desplegant aquest pla «Catalunya lidera», per seguir enfortint la nostra economia i que puguem seguir creixent de manera, doncs, al màxim de compartida possible.

Moltes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, consellera.

Interpel·lació al Govern sobre la política econòmica i el sector turístic

300-00165/15

Passem al setè punt de l'ordre del dia, que és la interpel·lació al Govern sobre la política econòmica i el sector turístic, presentada pel Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i per exposar-la té, per un temps de deu minuts, la paraula la diputada Laure Vega.

Laura Fernández Vega

Bé, com hem vingut parlant des de la CUP a les darreres intervencions que han tingut a veure amb turisme, plantejàvem la idea que creïem que, quan s'estaven configurant les polítiques sobre turisme, d'alguna manera el subjecte no eren el conjunt dels catalans, sinó que era això que es denominava «el sector». És a dir que, així com en altres qüestions, com l'educació o la sanitat, queda claríssim que és la població a qui es dirigeixen aquestes polítiques, en el cas del turisme, d'alguna manera, el subjecte quedava molt difuminat i en cap cas vindria a ser el conjunt de la població.

Llavors, per fer aquesta interpel·lació hem plantejat que potser ens servia un joc, una de les formes de teoria de la justícia, que és la de Rawls, que és la que parla, no?, de la posició originària: la idea de que si en realitat no sabéssim qui serem en una societat, les formes en les que decidiríem que serien aquestes lleis no serien en cap cas les de les persones que tenen més facilitats i per tant, més privilegis, sinó que tendrien a rebaixar-se. I en aquest sentit pensava –perquè no ha sigut el meu cas– si vostè, conseller, ja havia començat a mirar les seves vacances, perquè si imaginéssim que no, i imaginéssim que es troba en una situació mitjana en termes de patrimoni, en termes de renda, etcètera, doncs també tindria el pressupost de les vacances mitjà que publicaven l'altre dia a *El País*, que era de 1.225 euros. Llavors pensàvem: «D'acord. On es pot anar en set dies, tenint en compte que hi ha les despeses de transport, d'allotjament i altres, no?, vull dir que aquest pressupost seria total?» Doncs hem vist que no es pot anar a Mallorca, perquè el més barat que es troba són 748 euros per persona. A Menorca ni parlar-ne: 947 euros. Llavors mirem la Costa Brava: impossible, prohibitiva. Però és que si es volguessin fer uns dies a Barcelona i conèixer la capital del propi país, com ho poden fer tantíssims turistes internacionals que aquest model actual convoca, ens trobaríem que també surt del pressupost. I en canvi trobàvem que on es pot anar? Doncs curiosament es pot anar amb vol i allotjament a París per 338 euros; a Londres, per 409, i a Roma, per 247. Això també vol dir que no..., vull dir, seria important que d'altres grups polítics no aprofitessin per tirar-se a sobre de la taxa turística, perquè a Londres està en setze lliures, que són quasi vint euros.

Llavors, quan plantejàvem això, dèiem: «Bé, podria tenir a veure amb bones condicions laborals», que per exemple a Mallorca i Menorca, que han lligat el seu futur absolutament al sector turístic, que ja genera vuit de cada deu llocs de treball, hi hauria bons sous i bones condicions laborals; que això del turisme seria realment

una gran aposta, i que nosaltres, alumnes avantatjats a l'Estat de posar totes les fitxes en aquest sector, estaríem camí de la mateixa bonança. I llavors el que ens hem trobat és que s'acaba de signar el conveni d'hostaleria, que no ha signat Comissions Obreres i només s'ha signat UGT, i que ja contempla algunes qüestions, com per exemple que si es redueix la jornada de treball es puguin revisar diferents clàusules per tal d'adaptar-ho en aquest sentit, i a més té quatre grans altres perles: es regala el sisè dia de lliurança, es fomenta la contractació eventual, es limita el complement d'incapacitat temporal per cada dotze mesos –que a més en el sector hotelier és bastant gran, perquè és una de les feines feminitzades i amb especial càrrega en termes de luxacions i altres–, i els estudis de les càrregues de treball, que és el sector del que es denominen «les kellys» havia demanat amb més insistència, que no seran obligatoris fins al 2028.

Llavors, tornem a Barcelona. Fa un any teníem cotxes de fórmula 1 fent «trompos» al centre de la ciutat, la cessió del Park Güell a una firma de roba d'alta costura, la copa Amèrica, que necessitaven comptabilitzar com a assistents, fins i tot, els que s'hi manifestaven en contra per veure si els hi sortien els números, i pràcticament faltava posar un cartell de «Benvingut, *mister* Marshall. Enviï la seva proposta absurda d'esdeveniment, i nosaltres la farem realitat.» Llavors, la meva sensació és que no se sap gaire què fer per cridar l'atenció dels turistes americans. Però, sorpresa, estan baixant el nombre de turistes americans des de que hi ha l'Administració Trump. Per tant, crec que comencem a haver-nos de prendre seriosament el que diu Ernest Cañada, que és que no hi ha turistes rics per a tothom.

I Barcelona crec que és l'exemplificació del país que es podria acabar dibuixant amb el PSC, la idea d'una Barcelona macroprojecte, una ciutat sencera segrestada pels veïns, un parc temàtic on qui viu és pràcticament un decorat amable, en el millor dels casos, i se li deixa parlar la seva llengua sempre que no molesti, evidentment, l'adorat turista, que mai no tenim clar exactament qui és i que no tenim clar tampoc quin seria aquest turisme de qualitat que plantegen. A més, en la majoria de casos, els treballadors són absolutament substituïbles i absolutament precaritzats.

I aquí ens agradaria parar un segon i fer un recordatori, i és que demà hi haurà una concentració per la defunció de Montse Aguilar, i que no és casualitat tampoc que això s'hagi donat al barri de més turisme, que és el de Ciutat Vella, com han denunciat entitats veïnals d'allà. Creiem que no és casualitat, perquè si poguéssim tenir una política que realment s'ocupés del que els hi passa als catalans..., i em sap greu perquè no ho he pogut baixar, perquè he pensat que em cauria tot per aquí, però tinc prop de dos-centes pàgines a l'escó, que quan vulgui pot passar pel despatx i així discutim una mica què vol dir això de la llei de turisme aquesta, de la que hem parlat amb uns experts, prop de dos-centes pàgines, denúncies del 2021, i fins ara, i recomanacions, les que parlàvem de l'estrès tèrmic. Doncs bé, lo que es faria normalment seria que, perquè Montse Aguilar no estigués treballant en hores puntals de sol, s'haurien concentrat les hores de feina, com es feia abans del gran despropòsit de turistització, fins on estem, a primera hora i a última hora, i, en canvi, l'únic que se'ns està proposant és que puguin parar cinc minutets a beure aigua de tant en tant, davant d'una mort. Em sembla que és important que quan parlem de turistització, com fem la CUP, compreguem que és una cosa que abasta molt més que la idea que hi hagin moltes botigues de *souvenirs*.

I, més enllà d'això, de la mateixa manera que quan una obra de teatre moltes vegades només vol mostrar, doncs, el que seria l'obra en si, no vol que veiem totes les tramoies que la sostenen, la nostra sensació és que la marca Barcelona intenta una cosa similar. Però, si ella es vol construir com una ciutat aparador d'art i bellesa, hem de tenir en compte què volen dir, aquests art i bellesa, i hem trobat un gran exemple del que està passant en aquesta ciutat que acabarà sent, si no és per la força de la gent, que evidentment, i com ha dit abans el Dani, no es manifesta mai demanant més turisme, no es manifesta mai demanant una ampliació de l'aeroport i, en

canvi, sí que ho fa en versió contrària..., l'exemple d'això jo crec que serien les portes que hi ha al Liceu, dissenyades per Jaume Plensa –es van inaugurar el 2022–, i que porten el nom d'*El poder de la comunitat*. És bastant curiós que li posessin aquest nom, perquè aquestes portes estan dissenyades estrictament perquè la gent més pobre i més expulsada de la ciutat, més de 1.300 persones, no puguin dormir a les portes del Liceu per no molestar, *a*, aquella gent de bé catalana que acostuma a poder anar al Liceu o, *b*, aquells turistes que passen per allà. Per tant, sí és el poder de la comunitat, però és el poder d'una comunitat minoritària, que és precisament la que posa en risc la vida de tantíssima, tantíssima gent. Al final, la marca Barcelona és aquella on hi ha hagut un desnonament a Catalunya quan pugés a Trinitat Nova i un altre quan has baixat a Zona Universitària.

I el transcórrer quotidià de tota la gent que viu en aquesta ciutat és precisament el d'un ritual de resistència. Sabem que hi ha tres intents de suïcidi al mes entre les famílies afectades per desnonaments a Barcelona, només a Barcelona. I crec que això és important, perquè a vegades sembla que quan parlem de turisme només és turisme, quan parlem d'ecologisme només és ecologisme, quan parlem de l'ampliació de l'aeroport no aplica a tota la resta de les vides, quan parlem de qualsevol cosa es pot deslligar. I és important que es deixi de deslligar, perquè precisament és l'afectació d'aquest model que, si ens descuidem, s'estendrà per tot el país, el que significa que la precarietat cada dia sigui més important a la ciutat de Barcelona.

Pensem, a més, que és important també abordar què està passant aquí, perquè lo que creiem és que s'està imposant a través del xantatge: al nostre país, els Jocs Olímpics d'hivern o no tindreu trens; a la Costa Brava, o el turisme o no tindreu treball; a la gran majoria, de fet, del país, o el turisme o no tindreu treball, i l'ampliació de l'aeroport o no vindran aquests turistes. Però, en canvi, lo que veiem és que la turització de l'economia catalana és un fet consumat. Si fa cinquanta anys la indústria representava més del cinquanta per cent del PIB a Catalunya, avui ni tan sols s'arriba al vint-i-cinc, i, en canvi, el sector dels serveis representa el setanta-cinc per cent del PIB a Catalunya, i el trenta-quatre per cent d'aquest correspon a comerç i hostaleria, on s'inclou el sector turístic, i un quinze per cent de les activitats immobiliàries, que inclou també els pisos turístics. Tot aquest canvi de composició de les activitats econòmiques del territori acaba afavorint la concentració precisament de la propietat corporativa, per sobre de negocis de propietat individual. Hi ha dos-cents estudis, que s'han citat ja en aquest Parlament, sobre aquesta qüestió, i, en canvi, no s'han presentat encara estudis que expliquin com reverteix aquesta suposada riquesa en el conjunt de la població. Perquè a mi no em serveix que determinades cadenes hoteleres acumulin tot això, quan veiem una vegada i una altra quins són la gran majoria dels salaris d'aquest sector turístic.

Aquests estudis mateixos també constaten que un augment de l'afluència turística incrementa a curt termini l'ocupació en el sector turístic per a les persones en edat laboral més jove. Cert; però no augmenta l'ocupació total de les economies locals. Per tant, lo que fa és anar desviant feines d'un sector a l'altre.

El que trobem, sí, és que el salari mitjà brut anual –brut– dels treballadors assalariats del sector turístic a Catalunya és de 23.619 euros el 2023. Aquesta xifra és un vint per cent inferior a la del conjunt del sector serveis i un vint-i-dos per cent inferior a la mitjana de l'economia catalana. Per tant, el turisme, per a totes aquelles persones que treballen en el turisme, no els enriqueix.

I a més hem de pensar que, si això és un gran negoci per a uns pocs, és perquè precisament què ven el turisme? El turisme, més enllà de col·locar una sèrie d'instal·lacions i moltes vegades, de fet, apropiar-se-les, lo que ens ven és a nosaltres, lo que ven són les nostres ciutats, els nostres mars, els nostres rius, la nostra parla, mentre li convé, i tota una sèrie de coses. I a més externalitza tots els costos, perquè el turisme no paga els trens que necessitem, el turisme no paga la necessitat que a

vegades utilitza; el turisme, per no pagar, no paga ni la policia que tantes vegades ha d'intervenir.

I, per tant, aquesta venda del país a preu de saldo..., nosaltres li volem preguntar, honestament, com justificaria aquesta idea de que el turisme és allò que ens enriqueix, més enllà del xantatge necessari. Perquè el vaig escoltar en una cimera, fa poc, on plantejava que el turisme no tenia alternativa. I sobre la proposta de la CUP, creiem que sí que hi ha una alternativa clara, real i viable per a aquest país que no sigui la dependència absoluta del turisme.

Gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputada. És el torn ara de resposta del conseller i té la paraula l'honorable Miquel Sàmper Rodríguez.

El conseller d'Empresa i Treball (Miquel Sàmper Rodríguez)

Moltes gràcies, vicepresidenta. Diputada, conseller, diputades, diputats que ens acompanyeu. Gràcies, diputada Vega, per la seva exposició. Miri, nosaltres tenim una aposta clara pel Govern en la que no volem més turisme, sinó que volem un millor turisme. No volem que hi hagi una quantitat, sinó que hi hagi una qualitat.

I, de fet, acabem de presentar la setmana passada un nou pla de màrqueting del nostre turisme que es diu «Més Catalunya, millor turisme», amb una sèrie de propostes que giren entorn al respecte al territori, que giren entorn a generar més oportunitats.

L'èxit turístic, ja a dia d'avui, és totalment diferent al número de turistes i, en canvi, sí que ha d'estar alineat amb el benestar de les veïnes i dels veïns, en fomentar el comerç local, en fomentar les bones condicions per als treballadors i en fomentar que comarques que no fa gaire estaven totalment fora de joc tinguin la possibilitat de generar riquesa.

Una filosofia que posa el turisme al servei del país i no pas al revés. Un turisme que és una eina de progrés, d'equilibri territorial i de fer que millori Catalunya. En definitiva, un instrument per generar un benestar i poder-lo compartir.

És evident que Catalunya és una destinació que és admirada i ho és per la seva riquesa cultural, per la seva diversitat paisatgística, per la seva gastronomia i per la seva qualitat de vida. I ho és, efectivament, perquè hi han 126.000 empreses que viuen del turisme, que genera que en visquin 540.000 persones. I això és, ni més ni menys, que el dotze per cent del PIB.

És evident que Catalunya lidera a nivell de turisme a l'Estat espanyol i a la resta d'Europa, però també som conscients, com vostè apuntava, que hi han molts reptes i canvis necessaris. El gran repte, ja li avanço, és evolucionar del volum al valor, que les visites que rebem siguin conscients i que siguin autèntiques.

També li haig de dir una cosa, vostès acusen normalment de fomentar un model turístic que sigui extractiu, precaritzador i insostenible, i jo li haig de dir que no hi estem d'acord –no hi estem d'acord.

Durant molts anys s'ha volgut un turisme basat en la quantitat i en el volum, i ara toca avançar, com li deia abans, cap a la qualitat. Cal deixar enrere la lògica del volum i confiar-ho per augmentar el que li comento, que es diu «valor». Un turisme que respecti el territori, un turisme que porti estabilitat i un turisme que porti dignitat laboral.

En cap moment criminalitzarem el turisme ni els seus treballadors i empresaris, i volem superar totes les precarietats que vostè ha definit, totes les temporalitats i també les externalitzacions de molts contractes de treball.

Per això, fem dues coses. Una primera, planificar. Una nova estratègia, com li avançava abans, de turisme feta des de la Direcció General de Turisme i de l'Agència Catalana de Turisme, que es diu «Més Catalunya», posant, per tant, el país al centre, «millor turisme».

Un grup d'experts que vam fer públics ahir per tal d'ajudar-nos, d'assessorar-nos a dissenyar dos instruments. Un, la llei, la nova llei de comerç –com vostès saben, la que tenim és de l'any 2002–, i un altre instrument, tant o més necessari, que és la planificació territorial del turisme de Catalunya.

Ho hem fet amb gent que ve de diversos àmbits, amb experts de geografia, d'economia, de dret, de planificació territorial. I ho fem perquè posem en valor el coneixement i no ho volem fer des d'una perspectiva vertical, sinó tenint en compte el que pensen els que més en saben.

Uns instruments, aquesta llei, aquesta proposta de llei, i aquest document de territorialització del turisme, que, evidentment, posarem a la seva disposició, a disposició d'aquest Parlament i que també posarem a la mà del sector perquè entre tots siguem capaços de fer-lo el millor possible. També la Taula del Turisme, que havia estat molts anys sense fer-se servir.

I actuem –li deia, planifiquem i actuem– amb més inspeccions reforçades, a l'estiu sobretot, en l'hostaleria, com també apuntava vostè, amb campanyes per promoure salaris dignes, horaris justos, descansos reals i amb mesures que fomentin la formació i el reconeixement professional.

Més planificació, més actuació, però també no permetre que es caricaturitzi el sector, ni els empresaris ni els treballadors. I tampoc que es menyspreï, que es menystingui la feina de milers i milers de persones que hi treballen. Com li deia abans, 542.000 persones.

Això com ho hem de fer? Està clar, i tots pràcticament ho sabem, posar-ho en marxa no és tan fàcil. Desestacionalitzar, és a dir, que el turisme duri tot l'any, descentralitzar, és a dir, que el turisme arribi a tot el territori, i tot això fer-ho, i amb això estem d'acord, diputada Vega, amb unes millors condicions laborals que siguin més justes.

L'objectiu, reforçar la nostra identitat, el nostre territori i la nostra cohesió social. Un model que sigui equilibrat, i ho vull repetir, equilibrat, i que faci que tots plegats ens sentim orgullosos d'ell. És evident, quan vostè fa referència a tot el que ens ha explicat, que una cosa és Catalunya i una altra cosa diferent és Barcelona i la seva massificació.

No cal més que passejar per la Rambla, per la Barceloneta, per l'Eixample o pel barri Gòtic per veure que, efectivament, a la capital tenim un problema de massificació. I això ens preocupa i s'està treballant de la mà de l'Ajuntament de Barcelona. Però també és evident que Barcelona no és Catalunya, que el territori vol el seu turisme, que sigui moderat i divers, que sigui repartit i respectuós.

I és evident que hi han pobles que han superat la seva situació prèvia amb activitats gràcies al turisme, per exemple, rural actualment; que hi han comarques que han sigut capaces de veure com una oportunitat el seu nou turisme i no pas com una amenaça, i que hi ha municipis que han sigut capaços de compatibilitzar el turisme i la convivència social.

La massificació no és un problema generalitzat a Catalunya, és un problema que, òbviament, se situa de forma especial a Barcelona. I, per tant, hauríem de començar a fugir d'un relat apocalíptic i centrar-ho realment allà on està el problema per mirar de solucionar-lo entre tots.

També es diu que depenem molt del turisme que ve de fora. No és cert. Pràcticament la meitat del turisme que ens arriba ens ve de fora, de turistes internacionals, i l'altra meitat, una miqueta menys, doncs, ens ve de Catalunya i de la resta de l'Estat. Per tant, hi ha un turisme important de proximitat i som una de les comunitats amb més, diguem-ne, autoconsum turístic, perquè ens autovisitem per redescobrir coses com la cultura, el patrimoni, el paisatge, la natura i també la nostra gastronomia.

I això no és casualitat. Això passa, senzillament, perquè des del Govern, no l'actual, sinó també els que hi han hagut anteriorment, s'ha fet una aposta pel territori i per aquesta diversificació que cada vegada tenim més a prop.

Per acabar, també li haig de dir, perquè crec que aquí hem de definir el que és el model de cadascú, nosaltres no rebutgem ni els turistes internacionals ni les inversions ni els aeroports. Nosaltres, si les inversions són respectuoses, si es fan amb una voluntat positiva i amb un retorn que ens pugui arribar com a societat, pensem que sempre s'han de tenir en compte. Volem un creixement que tingui sentit, un creixement que sigui ordenat. I volem un turisme que millori el país i que no el desgasti.

Per últim, permeti'm que li digui una cosa, ha comentat abans una expressió que ha estat que no s'han fet les darreres polítiques de turisme pensant en la ciutadania, pensant en les persones, sinó que m'ha semblat entendre que deia que es feia pensant més aviat en el sector.

L'instrument, que estic convençut que no deu conèixer encara, perquè, de fet, és d'aquesta setmana, de fa quatre dies, i és molt extens, que li deia, aquest instrument de màrqueting de l'Agència Catalana de Turisme, que té per títol «Més Catalunya, millor turisme», posa en valor, valgui la redundància, la substitució del que és la quantitat pel valor, la substitució del que és la quantitat per la consciència. Però de forma especial posa al centre les persones residents.

I, per tant, volem que el nostre turisme sigui un turisme que es comporti, senzillament, com aquell concepte que sempre diem en aquest faristol, com a resident temporal. És a dir, que les persones que ens venen a visitar tinguin molt clar que tenen els mateixos drets i obligacions que tenim nosaltres, com els tenim nosaltres quan anem com a viatgers a l'estranger o a qualsevol altre lloc com a visitants.

Però de forma especial el que aquest pla vol tenir molt present és que la figura dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya ha de ser l'eix sobre el qual graviti aquesta, diguem-ne, transformació del turisme que hem tingut fins ara i del turisme que volem tenir a partir d'ara.

Moltíssimes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, conseller. Per fer la rèplica té la paraula ara la diputada de la CUP - Defensa la Terra, la diputada Laure Vega.

Laura Fernández Vega

Això que ara li diem «millor turisme» és el nou turisme de qualitat, que és el vell «elitització del turisme». Jo voldria preguntar quins són els països dels que creu que vindran, perquè a ningú el sorprèn que, en realitat, si ens creiem una miqueta la idea de que hi ha una crisi climàtica, si ens creiem una miqueta la idea de que hi ha certs recursos naturals que s'aniran esgotant, si ens creiem una miqueta la idea que del que hauríem de parlar és, precisament, de proximitat, encara que sigui perquè no estiguem amb el país en flames constantment, haurem de començar a plantejar-nos d'on ve aquest millor turisme. Perquè aquest millor turisme, en última instància, l'únic que vol dir és turisme de rics.

Llavors, perfecte, perquè això ja ha començat a les Illes. Tornem-hi. Ja s'ha començat aquest intent de reconversió. De fet, el Govern de Zapatero en el seu moment també va intentar una certa reconversió turística que va haver d'abandonar perquè evidentment això és caríssim, perquè hi ha un moment en què és molt difícil convertir totes les estructures hoteleres, tots els treballadors i demés en una sèrie de gent maquíssima, guapíssima i que t'ha passat de fer una *tortilla* de patates a un còctel per a aquest sector, no?, diguem que en diem «de qualitat» perquè no ens atrevim a dir que són la gent més rica que pugui venir aquí.

A les Illes ja s'ha començat amb més estrelles per als hotels, amb ràtio més alta en superfície i serveis, obres d'art, piscines i camps de golf –camps de golf que tampoc seria l'ideal si estàs parlant de crisi climàtica.

Com s'està fent això? Amb ajudes públiques i dispenses legals. És a dir, que estem agafant i als treballadors precaritzats, que moltes vegades ni tan sols poden pagar un lloguer a Mallorca i que s'han d'estar allà estacionalment, agafem els seus

impostos i els destinem gratuïtament a fer una reconversió d'un sector perquè ni tan sols puguin accedir-hi.

La prohibició de begudes a baix cost, dels *happy hour*, tot el canvi que s'està intentant implementar –i dic «s'està intentant» perquè de moment no s'ha aconseguit– l'únic que està fent és una tendència a l'encariment d'arrel. Llavors, si lo que tenim a Catalunya és una situació en què un terç dels catalans, perquè abans em semblava que era massa començar per aquest principi, que podríem parlar de mitjana, ara anem a parlar del que està passant.

Un terç dels catalans ja no poden fer vacances fora de casa seva. Si lo que fem és que el sector turístic de Catalunya sigui de qualitat, és a dir, sigui menys per sota de la quantitat. Home, si es passen aquí el dia parlant-me de l'oferta i la demanda en termes d'habitatge i allà on sí aplica, que és en el sector turístic, es pensen que pensarem què? Que si s'encareix tot això perquè vingui aquest tipus de turisme, els catalans podrem fer turisme?

Jo penso que això és un problema i que, precisament, lo que hauríem de deixar és..., no destinar els diners als consorcis turístics que estan propagant aquest tipus de model, en què al final la gent treballadora d'aquest país tendeix a no poder fer vacances –aquest any són les vacances més cares, com també publicava *El País*, que no seria *La Directa*–, i, en canvi, fer un altre tipus de proposta, que intentaré tirar molt ràpid.

Després, n'hi ha una altra, la CUP... Mira, dues coses. La primera, nosaltres no caricaturitzem el sector en cap cas, perquè el sector es caricaturitza solíssim. Recordem que precisament va ser Yzuel, el que havia sigut responsable de l'hostaleria en termes estatals, qui deia: «Mitja jornada: de doce a doce.»

Bé, o sigui, a mi em fascina que en aquest país pogués sortir algú que ha tingut treballadors al seu càrrec i que és el màxim responsable d'aquest sector a dir que es comet una illegalitat de manera constant i que aquí no passi res, quan és el mateix Estat on un raper per haver dit una veritat com un temple, que és que els borbons són uns lladres, encara està menjant «talego».

Llavors, compte amb què passa amb aquest sector. Perquè a mi lo que em sembla és que, precisament, aquest sector és dels que comet més illegalitats. En termes laborals diríem que són faltes. No, no, en termes laborals, moltíssimes illegalitats. I això ho sap tothom que ha treballat en aquest sector.

En termes d'habitatge, moltíssimes illegalitats. A hores d'ara seguim tenint quantitat de pisos turístics ilegals i no som capaços de convocar juntes de seguretat, com sí que faríem en altres temes, perquè vagin i ho persegueixin. Home, doncs, a mi em sembla, per tant, que la política destinada al sector turístic no està enfocada al conjunt de la ciutadania.

I, per tant, la segona, perquè ja ho hem dit moltíssimes voltes, a mi em sembla que turismofòbia és unes altres polítiques. A mi em sembla que turismofòbia és aquest millor turisme, aquest turisme que acabarà, evidentment, fent que només determinada gent pugui sortir.

I, en canvi, nosaltres no apostem per això; apostem per estructures que, a més, ja existeixen i que es puguin ampliar, com és el Xanascot, com són determinades estructures. I el que creiem que hauria de ser és que cada euro que es destini al sector turístic..., lo que serveixi sigui per entendre que allò també comença a ser de caràcter públic i poder tenir una xarxa on el conjunt dels treballadors puguin fer vacances. Perquè a mi m'agradaria conèixer la Seu d'Urgell, on sembla que el seu jovent ni tan sols hi pot viure. Suposo que també a la gent de la Seu d'Urgell li agradaria poder conèixer la Costa Brava de Barcelona. I així simultàniament. Perquè si no, a més, arribem a un altre lloc terrible, que és la idea de que són els treballadors que estan en pitjors condicions els que tenen la responsabilitat de que s'estigui pagant fatal aquest sector, i jo dic que no. Lo que passa és que aquí hi ha una gent que està molt interes-

sada en explotar, aquí, gent migrant, i a molts llocs de la Costa Brava el jovent que s'ha de passar la vida treballant en càmpings per quatre duros.

Per tant, crec que és necessari que, abans de que vagi avançant amb aquesta llei del turisme, tinguem aquí un debat seriós per poder plantejar què passarà amb aquest, perquè sabem precisament que millor turisme és menys turisme per a la majoria de la gent. I, nosaltres, l'aposta que tindríem és la que té Brasil, la que té Argentina i la que tenen altres països que han anat desenvolupant models de turisme popular perquè el conjunt de la gent pugui conèixer el seu país. Això crec que sí que és quilòmetre zero, i al cap i a la fi hauria de ser la tendència, tenint en compte que cada vegada menys hauríem de tendir a fer vols internacionals com els que s'estan fent, que ja és trist que sigui més barat anar-me'n a Bali sis dies que no a Mallorca o a Menorca.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputada. És el torn ara del conseller per fer la rèplica.

El conseller d'Empresa i Treball (Miquel Sàmpel Rodríguez)

Gràcies, vicepresidenta. Diputades, diputats, conseller... Miri, jo pretenc..., intentaré explicar-li en aquests cinc minuts la idea global que tenim al departament sobre el turisme. I aquesta idea global ja li avanço que gravita de forma molt especial –doncs perquè turisme està a Empresa, i empresa és la pretensió de generar doncs digui-li riquesa, prosperitat– sobre unes dades, que són bàsicament tres: 126.000 empreses, 542.000 persones que hi treballen, dotze per cent del PIB. Això ens obliga doncs a que les mesures que prenguem hagin d'estar, evidentment, consensuades, com ho estaran, amb vostès doncs quan fem aquesta llei, quan fem aquest pla territorial, però ens obliga a que ho tinguem també consensuat amb tots aquells actors que hi intervenen, i estic parlant de treballadors i estic parlant també del sector turístic.

I quin turisme pretenem nosaltres posar sobre la taula per, diguem-ne, transformar el que hem tingut o el que tenim fins ara, que és evident que ha crescut en termes de quantitat? Miri, permeti'm que li digui una cosa: l'altre dia, llegint quatre coses llegia Josep Pla, que deia que la gran cosa, i això ho deia l'any 31, que té Catalunya és que –ho deia l'any 31– és un lloc de pas per anar a Mallorca. Això ho deia l'any 31. I jo pensava: «Si Josep Pla aixequés la mirada ara i veiés el que ha sigut doncs Catalunya a efectes de turisme, evidentment, probablement no s'ho creuria.» I què li vull dir amb això? Que vam passar, evidentment, de pràcticament zero turisme quan el senyor Pla ens deia això, que érem un lloc de pas, senzillament, per anar a Mallorca, a tenir –i vostè ho ha dit i té raó– doncs més de 30 milions de visitants entre internacionals i catalans i espanyols.

Bé, aquesta és una realitat, i, evidentment, ja no es pot créixer en quantitat, sinó que hem de transformar aquest turisme en un altre turisme. I quan diem «el turisme de valor», quan diem «el turisme de consciència», estem pensant, amb tota seguretat, en les mateixes coses que ha dit vostè aquí al faristol. Estem pensant en, per exemple, doncs que es tingui la consciència i el respecte per l'entorn, pel medi ambient, absolutament per tot, per la gent que hi viu..., que conviu amb els visitants, i aquesta és una qüestió que és «impepinable». Vostè, si es mira aquest document, que jo convido doncs a tots aquells companys que estan aquí ara, diputats, sobretot aquells que tinguin relació amb la Comissió d'Empresa i de Treball..., si vostès miren aquest document, veuran que la persona, que el ciutadà, que el resident està en el centre i és el subjecte d'aquest document, que, ho torno a dir, s'ha fet a nivell de màrqueting per fer aquest nou turisme. Per tant, consciència, valor, i, després, altres coses.

Ho torno a dir: és evident que Barcelona ens dona aquesta imatge de massificació, de gentrificació, que és molt important, i això és així. I nosaltres tenim l'obligació de generar un nou turisme, en el qual, per exemple, doncs les persones puguin venir a Catalunya, puguin estar un dia o dos a Barcelona, però que puguin anar a les Terres de l'Ebre, que puguin anar a Tarragona, que puguin anar a la Ca-

talunya Central, a la Garrotxa, a la Vall d'Aran o a qualsevol indret de la província de Girona. Aquesta és la nostra obligació, ser capaços de fer generar aquesta activitat turística no només a Barcelona, sinó a tota Catalunya. I li haig de dir, diputada Vega, que en això que en fem, que és el territori, ens ho fan arribar els alcaldes. És a dir, estàs a molts llocs, a molts pobles –no diré nom de cap poble per no deixar-me'n cap– que et diuen: «Ens faria falta doncs tenir aquí una casa de turisme rural, un petit hotel que donés quinze, vint habitacions, doncs senzillament perquè entenem que som capaços de generar activitat econòmica al nostre voltant, perquè ho tenim molt ben cuidat, perquè hi ha molta activitat esportiva, de natura, de cultura, de molts tipus, que podrien fer que nosaltres en el nostre poble, que és de dos mil habitants o de tres mil, i a la nostra comarca fóssim capaços de generar més activitat.»

Aquest és el turisme que tenim al cap, i aquest turisme l'hem de tirar endavant, com l'hi deia al principi, amb dos instruments: la norma que arribarà a aquest Parlament al més aviat possible, sense presses però sense pauses, una norma que buscarà el màxim consens de tots vostès, i, després, el pla territorial, precisament pel que li estava explicant ara, perquè no és el mateix Barcelona que Girona, ni Girona que la Garrotxa, ni la Garrotxa que les Terres de l'Ebre, ni les Terres de l'Ebre que el Pirineu de Lleida o de Girona. Aquests instruments han de ser la marca perquè aquest nou projecte tiri endavant, tinguem aquest nou turisme.

I acabo amb una cosa. Vostè s'ha referit en moltes ocasions –ni vint segons, eh?, vicepresidenta– al tema de les condicions laborals. Jo no m'he caracteritzat en aquest quasi bé any que porto com a conseller per fer gaires entrevistes ni anar gaire als mitjans, però si vostè es mira una que em va fer parlant d'empresa *La Vanguardia* veurà que el titular és: «El nostre turisme necessita millors condicions laborals per als nostres treballadors.» Aquest era el títol.

Moltes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, conseller.

Interpel·lació al Govern sobre la situació de la justícia a Catalunya

300-00173/15

Passem tot seguit al vuitè i darrer punt de l'ordre del dia, que és la interpel·lació al Govern sobre la situació de la justícia a Catalunya, presentada pel Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. I té deu minuts per exposar-la el diputat Pere Lluís Huguet i Tous.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltes gràcies, vicepresidenta. Espero tindre veu per acabar-la. Conseller, prengui's aquesta interpel·lació com un exercici de lo que vostè moltes vegades em recorda, de lleialtat, d'oposició lleial. La justícia requereix feina. Li reconeixem la seva voluntat, però no només amb voluntat ho arreglarem. Tenim un problema seriós amb la justícia. Estem quasi al col·lapse de la justícia a Catalunya. Jo sé que vostè moltes vegades no ho pot dir, perquè encara esperen un pacte, però lo que s'ha trobat és extraordinàriament una situació d'abandonament durant molts anys de la justícia a Catalunya. I necessitem fer alguna cosa, i l'hi dic des de l'absoluta lleialtat que hem de fer alguna cosa urgent per millorar la nostra justícia –ho repeteixo, estem quasi al col·lapse.

Miri, estan començant a arribar les memòries de les diferents audiències provincials. I si es mira les memòries, que estic segur que ho ha fet, veurà que, per exemple, la de Girona, estem parlant de que pràcticament l'audiència provincial està a un cent quaranta per cent dels mòduls que preveu el Consejo General del Poder Judici-

al. Tots els jutjats, pràcticament, de Girona estan superant els mòduls. A Tarragona, l'audiència, un procediment complex tarda tres, quatre anys a jutjar-se –tres, quatre anys en jutjar-se. Un jutjat del penal de Tarragona té com a temps de resposta mitjana –com diu la memòria de l'audiència provincial– quaranta mesos, temps de resposta d'un jutjat del penal. Que recordem que quan arriba un procediment a un jutjat del penal ha passat ja tota la seva instrucció –quaranta mesos per tindre resposta. Aquesta situació no pot continuar; necessitem mesures eficaces. Tenim una mitjana a Tarragona de vint-i-quatre mesos als jutjats del penal per resoldre un procediment. Això té influència en la delinqüència, en la multireincidència; té influència en molts aspectes de la vida social dels tarragonins i a Barcelona podríem estar igual. Estem esperant la memòria dels jutjats de Barcelona, i suposo que devem estar en una situació molt semblant.

Davant això, i l'hi dic amb lleialtat i amb ganes de buscar una solució, i reconec la seva empenta per intentar buscar solucions..., però que és que no arribem a cap lloc. Miri, vostè, en poc temps, ens ha fet anuncis de que seixanta jutges en tres anys; ens ha dit que havia pactat amb el Govern seixanta jutges en tres anys. Després, el TSJ ens diu que hi han vuitanta vacants a Catalunya, llocs vacants de jutges, i que fan falta cent dinou places de jutge; posteriorment, el Consejo General del Poder Judicial, fa pocs dies –i vostè se'n va alegrar molt–, diu que a Catalunya fan falta cent nou jutges i que n'hi han trenta-quatre de prioritaris; o sigui, més de la meitat de lo que vostè demanava per a tres anys ja són prioritaris, que, teòricament, volen que siguin aquest any.

A veure, lo que li vull dir, lo que li vull dir amb això és que necessitem fer una anàlisi profunda de què necessita la justícia a Catalunya. Necessitem que vostè segueixi amb els operadors, amb el Consell de Col·legis d'Advocats de Catalunya, amb els procuradors, amb els jutges, amb els lletrats i fer una avaluació concreta. Hem de saber què és lo que volem. Miri, la taxa de jutges per habitant a Catalunya és del 10,90 per cent mil habitants; a la resta d'Espanya és 11,60 per cent mil habitants; o sigui, estem per sota de la mitjana espanyola. I si parlem ja de l'europea, estem a vint-i-un jutges per cent mil habitants. Primer de tot, hem de saber on volem anar, quina justícia volem. I per això jo li demano que faci una anàlisi profunda. No podem anar dient «ara necessito seixanta jutges», «ara en necessito cent vint», «ara en necessito cent dinou», «ara necessito...» No; hem de fer una anàlisi curosa.

I no només de jutges, perquè el problema no és només els jutges. I moltes vegades..., per exemple, aquest jutjat de Tarragona, que té un dèficit de..., que tarda en respondre quaranta mesos, potser no és sols el jutge. Hem d'analitzar quants lletrats de l'Administració de justícia ens fan..., quants funcionaris, que depenen de la Generalitat, ens fan falta a cada jutjat. Hem d'analitzar tot això, i això requereix un estudi profund. I, també –ho ha dit vostè, jo l'hi reconec–, això no se soluciona en quatre dies. Necessitem un pla a tres, quatre anys per intentar solucionar quina és la situació de la justícia.

Però, a més, ens preocupa també la centralització, o la possible centralització, dels jutjats de Vido. Escolti, si allunyem els jutjats de les víctimes, les tornem a victimitzar. No pot ser que allunyem els jutjats de Vido d'aquelles persones que són les víctimes dels delictes, i que en alguns llocs hem vist que potser els hi posaran una pantalla perquè es relacioni amb el jutge des del seu domicili, des del lloc on... Escolti'm, si a la persona que és producte d'un delictes de violència masclista, si, a més, li posem una separació i una pantalla davant d'un jutge, escolti, estem revictimitzant-la, i jo crec que no podem separar els jutjats de Vido de les que són les víctimes; i, per tant, ens preocupa moltíssim això.

I ho reitero, amb lleialtat. Miri, la Llei 1/2025. Sé que és un canvi de paradigma, això, però està sent un desastre, un verdader desastre. Sí, i l'hi explicaré ara, conseller, i l'hi explicaré ara. Jo sé que no és competència d'aquest Parlament, però sí que

nosaltres podem demanar que el Parlament ho modifiqui. I vostè demà té una oportunitat extraordinària, perquè ve el ministre Bolaños i li pot demanar que ho faci.

Miri, els MASC, que crec que tots estem d'acord que aquest canvi de paradigma i l'obligatorietat d'anar a un mitjà alternatiu de resolució de conflictes abans de posar un procediment era una part necessària..., però, tal com s'ha fet, està perjudicant les empreses i els autònoms, les petites empreses catalanes, les està perjudicant extraordinàriament. L'hi explicaré: miri, un senyor que deu a la comunitat de propietaris, que se li ha certificat el deute a la reunió, que se li ha notificat..., la comunitat ha d'anar a un MASC? Un senyor que no paga lloguer –que no paga el lloguer–, que l'he perseguit perquè em pagui el lloguer, que està ocupant..., la inquilocupació, ha d'anar a un MASC? Hi han certs supòsits que s'haurien d'excloure dels MASC, i aquests ho són. O, per exemple, miri, s'han carregat vostès el monitori. Dic «vostès» perquè vostè pertany també a la majoria que va aprovar-ho i no va voler escoltar el Grup Popular al Congrés dels Diputats quan els hi va dir que hi havien aquests problemes amb la Llei 1/2025.

Miri, miri a lo absurd que hem arribat, miri a lo absurd que hem arribat. Si jo soc... Si a mi em demanda una persona d'un altre país de la Unió Europea, pot posar el monitori sense necessitat d'anar a un MASC, perquè va per monitori del reglament del monitori europeu i pot demandar. I el pobre autònom que porta cinc anys perseguint a un senyor perquè li pagui una factura, llavors per poder reclamar ha de posar un MASC. Llavors, a veure, hem de racionalitzar el tema dels MASC i els monitors és un apartat extraordinàriament important, perquè... I li posaré un altre exemple. Jo deixo de pagar la hipoteca i el banc em pot executar sense posar un MASC. Deixo de pagar la factura de qualsevol autònom i ha de posar un MASC. A més, els MASC que s'han configurat s'han erròniament configurat. L'oferta vinculant, ara ha corregut la veu de que no agafis un burofax. Ningú agafa un burofax d'un advocat. No hi han ofertes vinculants que puguem tirar endavant i estem bloquejant.

I què estem fent? Sap què estem fent els advocats? Posar l'únic MASC que no costa diners i que és un acte de conciliació. Tornem a lo que la reforma parcial i urgent del 6 d'agost del 91..., del 82 va canviar, que era eliminar l'acte de conciliació. Tornem a això. I què fem? Bloquejar els jutjats. Tornem a posar actes de conciliació que a Reus, per exemple, en aquests moments ja els està assenyalant per a finals d'any o començaments de l'any que ve, perquè hi ha una entrada d'actes de conciliació excel·lent. Està mal... Tots creiem amb els MASC, però hem de reconfigurar.

I li demano –i aquí està després la moció subsegüent– li demano que vostè, el partit que dona suport al Govern de Sánchez, faci una modificació urgent perquè si no, col·lapsarem els jutjats i perjudiquen extraordinàriament l'economia catalana, l'economia sobretot els petits empresaris, que són els que ja estan perjudicats per la càrrega impositiva que tenen a Catalunya.

(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.) Bé, com sempre, quan parlo de temes de justícia sempre se'n va el temps. Volia parlar també del tema del torn d'ofici; tenim un problema del torn d'ofici. Sé que vostè, amb bona voluntat, va aconseguir 8 milions d'euros per complementar, però aquests 8 milions d'euros només eren un dos per cent del dèficit del trenta per cent que hi ha des de que no se va pujar per l'IPC.

Què està passant? I miri, li dic per què està passant ara. Quan això s'agreugi, el problema serà major i tindrem un problema per garantir el dret de la defensa de ciutadans que no tenen mitjans. I és simplement que el Col·legi de Tarragona, 4,4% d'advocats s'han donat de baixa del torn d'ofici; Col·legi de Lleida, trenta-cinc advocats en un any; Col·legi de Barcelona, 3,8 per cent d'advocats s'han donat de baixa del torn d'ofici. O retribuïm adequadament els advocats o ens trobarem amb que no tindrem advocats per cobrir el torn.

I permeti'm només una última pregunta i que li demanaria que em contestés amb la mateixa voluntat que jo he vingut aquí. No... Parlem del que podem fer. I una úl-

tima pregunta que li demanaria que em contesti: tornaran a vendre's per set vots? Tornarà...? Tindrem un Consejo General del Poder Judicial per a Catalunya o no? Sí o no?

Gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. I per respondre, té la paraula l'honorable senyor Ramon Espadaler i Parcerisas, conseller de Justícia i Qualitat Democràtica.

El conseller de Justícia i Qualitat Democràtica (Ramon Espadaler Parcerisas)

Moltes gràcies, senyor president. Senyor diputat, ens ho diem a vegades al passadís i ho reitero des de la tribuna, vostè exerceix una lleial oposició. Tenim mirades realment diferents en moltes coses, però li reconec que fa propostes en positiu per tal de millorar una situació que no he amagat mai, que és de col·lapse. La vam constatar el primer dia a la comissió. De fet, no descobríem res que no se sabés.

Però també voldria posar a l'altre plat de la balança que aquesta és una legislatura profundament reformista, profundament reformista. Vostè s'ha referit a alguns aspectes de la Llei 1/2025. Jo també voldria referir-me a alguns altres que no són gens menors.

Però abans, permeti'm recordar una qüestió. De tant en tant, un cop cada tres mesos aproximadament, el president de la Generalitat ens convoca, als consellers i als secretaris generals i als directors generals de tot el Govern, i, bé, compartim algunes reflexions. La darrera vegada que ho va fer –fa ja gairebé tres mesos– doncs ens va instar a dir «escolta, no estem aquí per anar d'inèrcia, per anar fent les coses senzillament com s'han fet; sempre estem aquí per transformar». I afegia una segona consideració que és molt important i que jo l'he traslladat molt intensament a tots els àmbits del departament. I a vegades, quan un transforma corre el risc d'equivocar-se. I sapigueu que quan algú s'equivoqui en alguns aspectes de transformacions, el Govern estarà al seu costat.

I dic això perquè la transformació que estem fent aplicant la Llei 1/2025 és realment un canvi de paradigma. És un canvi de paradigma en els aspectes que vostès assenyalava amb relació als MASC i és un canvi de paradigma amb relació a tots els aspectes organitzatius, i, en aquest sentit, jo tinc un punt d'optimisme bastant més considerable que vostè. Sobre la primera part, trenta-tres partits judicials ja han fet el pas cap als tribunals d'instància i cap a les oficines que donen servei en aquests tribunals d'instància. I també estem fent el trànsit i a vegades no en parlem. I és una qüestió important també organitzativa, en tot el que són les oficines de justícia en els municipis, que seran no només la seu on s'ubicaran els jutges i jutgesses de pau, els qui també han fet un pla de treball, sinó que són les oficines des de les quals es podrà fer allò que potser alguns poden no veure'n la utilitat de bones a primeres, però, es podran fer declaracions a les seus judicials des d'aquestes oficines, sempre i quan es donin les condicions òptimes per fer-ho, que vol dir qualitat, doncs, en el que són les comunicacions, privacitat en..., etcètera, etcètera, no?

Per donar curs a això, vam fer un acord de govern en el que estem fent també una avaluació de tots els espais municipals on ara hi han jutges i jutgesses de pau, per poder ajudar els ajuntaments, doncs que aquestes oficines puguin anar funcionant. Per tant, transformació des d'aquesta perspectiva, entrada en vigor dels quaranta-nou partits judicials que tenim a Catalunya, trenta-tres el dia 1 de juliol va entrar en vigor ja tots aquests canvis i han entrat raonablement bé. Hi ha hagut alguna disfunció, és evident. Era esperable; no esperàvem fer-ho tot bé. I transformació també no només organitzativa, sinó també en els procediments, amb tota la introducció dels MASC. I nosaltres som fermes defensors dels MASC. Que poden haver-hi coses a polir, en som conscients i estem atents. Jo el que no li diré ara, escolti, ara és que ho anirem a canviar tot, però sí que li dic que estic disposat a escoltar-lo a vostè, com estic disposat a escoltar els col·legis de l'advocacia.

Tots aquests canvis, si els hem fet possible, és perquè en la gènesi no hi ha una qüestió que per a mi és molt important a l'hora de navegar, per entendre'ns, que és que a l'Observatori Català de la Justícia hi vàrem aplegar no només la Sala de Govern del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya, el Departament, l'advocacia, que som els que hi érem, i també hi havia l'acadèmia, sinó que a més a més hi hem posat dues cadires més, una per al Consell General del Poder Judicial i una altra per al ministeri.

I fixi's, estem alineant diferents administracions, administració de l'Estat, ministeri, Administració de la Generalitat, conselleria, més tot el que és el poder judicial. Hi ha una fluïdesa de relacions que agraeixo –i ho vull fer públicament– amb la sala de govern del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya; hi és. Hi ha una predisposició amb l'anterior president i amb l'actual presidenta, una voluntat de que això funcioni bé i crec que tota aquesta identificació del problema que vostè demana honestament crec que ja la tenim feta. Els dèficits que tenim estan perfectament estructurats i ho ha fet la sala de govern quan, en les memòries, ens diu «escolti, aquí tenim un dèficit d'aquesta dimensió, aquí aquest altre...» i fa la radiografia i, per tant, ja la tenim feta i, per tant, ens hem assegut amb aquests i també Consell General del Poder Judicial.

Sobre les xifres. Sobre les xifres que ha donat i que hem donat nosaltres, nosaltres el que vàrem fer vam dir, primer, ataquem la urgència: pla de xoc a Barcelona, quatre més un jutjats que ja estan funcionant i donen resultats raonablement positius. Donen resultats raonablement positius i, per tant, el que anirem a fer és estructurar-los també aquests. No farem passes enrere. Això ja va. Segon... Per tant, ja tenim aquests cinc jutjats.

Segon, hi ha hagut un reial decret entremig que nosaltres no teníem previst, però com que la llei entrava en vigor als nou mesos, sobre els jutjats de violència contra les dones, que tenen una particularitat important, que assumeixen responsabilitats més enllà de la violència de gènere, totes les violències sexuals. Per tant, els creix la feina; hem calculat de l'entorn un vint per cent ben bé. I el que ha fet el ministeri és assignar-los alguns jutjats Vidos de més: un més a Barcelona, un més a l'Hospitalet, un a Lleida que agafa Balaguer i Cervera i un altre que agafa Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès.

Nosaltres som fermes partidaris de l'especialització. Nosaltres som fermes partidaris de l'especialització. I l'horitzó òptim –i no hi som, estem molt lluny– seria que a cada partit judicial hi hagués un jutjat especialitzat en Vido. Què és el que ha atacat el ministeri en aquest primer...? Aquells temes més urgents, més candents, on hi havia més tendència i més càrregues de feina. Per tant, aquest és un altre horitzó.

I què és el següent pas que ve ara? Doncs vindrà un nou reial decret a la tornada de l'estiu, aproximadament, en el que s'assignaran, es començaran a assignar aquestes places judicials que falten. Nosaltres vàrem acordar, en el marc d'una comissió Estat-Generalitat, que ens faltaven entre seixanta-cinc i setanta jutges. El Consell General del Poder Judicial ha anat una mica més enllà. Encantats. Ho comprem, ho comprem i ens consta que el ministeri ho compra, que això és el més substantiu. Per tant, ens arribaran amb certesa trenta-quatre unitats judicials més –ara ja no parlem dels jutjats– unitats judicials més.

Com les repartirem? Doncs d'una manera molt senzilla: d'acord amb les càrregues de treball; una dada absolutament objectiva, d'acord amb les tendències que hi hagin. És a dir, totes aquelles feines per resoldre que tenen a la taula dels jutges, d'acord amb una voluntat, que tenim clara també, d'equilibri territorial –vostè és de Reus i estarà amb mi, que soc de Vic, i estarà amb la diputada que ara veig, que és de Terrassa–; no tenim només un problema a la ciutat o a l'entorn de Barcelona, sinó que dissortadament el tenim en tot el conjunt del país, amb diferents intensitats i amb diferents jurisdiccions. No tenim *només* un problema amb el penal i la multi-

reincidència. El tenim, com vostè assenyalava, en molts altres àmbits, amb el civil, amb tants i tants altres. Per tant, els criteris seran aquests.

I un quart criteri, que aquest accepti'm que serà de sentit comú. El que introduïm nosaltres és dir «escolta, doneu-nos aquelles unitats» i amb això és el que estem interlocutant amb la sala de govern del TSJ i amb el ministeri, que tinguem la capacitat de posar-los, una taula, un ordinador i un espai. Assumir trenta unitats judicials, cal que hi hagi trenta espais adequats, que venen, com venien els del Vido, amb el fiscal corresponent i amb el LAJ corresponent, el lletrat de l'Administració de justícia, i que la Generalitat hi posem la resta de funcionaris. A vegades parlem d'unitats judicials, pensem que és un jutge. No; és el jutge, és el fiscal o la fiscal i és el o la lletrada de l'administració. Per tant, aquests són els criteris que utilitzarem.

Per tant, torno una mica al començament. Per mi la disjuntiva a l'iniciar aquesta legislatura era el col·lapse o la reforma i hem fet l'opció de la reforma i, per nosaltres, l'1/2025 és una condició necessària, però no suficient. Necessària i l'empenyem i estem treballant per poder, d'alguna manera, doncs, que entri en vigor en els terminis establerts, però no és suficient perquè per ella mateixa no resoldrà els dèficits endèmics. D'aquí aquesta bona notícia que ens ha donat el tribunal..., el Consell General del Poder Judicial d'aquestes trenta-quatre places més, i que s'aniran reiterant en els anys successius. La bona notícia és que això ho tenim acordat i parlat i que ens consta i així ens ho ha fet arribar el ministeri, que aquestes places seran assignades, doncs tornant d'estiu, tornant del mes d'agost. No sé quan. Jo no soc qui per dir quan es farà un reial decret, però en qualsevol cas, aquest és una mica l'horitzó que tenim.

La disjuntiva, hi insisteixo, era molt molt simple. O seguir en aquest col·lapse, que no ha negat ningú..., i vostè és professional i, per tant, el viu en pròpia pell, com estic segur que altres advocats i advocades de la cambra. Per tant, no ens quedava més alternativa que l'alternativa de la reforma i ens hi hem –permeti'm l'expressió– «llençat de cap» en aquesta reforma fent complir l'1/2025, però també reclamant aquelles unitats judicials que porten tot aquest *entourage* que ara li deia de recursos humans i també de recursos materials.

Gràcies, senyor president.

El president

Gràcies, senyor conseller. I per fer la rèplica, té la paraula el diputat senyor Pere Lluís Huguet i Tous.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltes gràcies, president. Miri, la Llei 1/2025 no està feta per solucionar el col·lapse dels jutjats de Catalunya. Això, punt primer. La Llei 1/2025 és una llei d'eficiència per solucionar un problema d'estructura de l'Administració de justícia a tot l'Estat, però és que a Catalunya tenim un problema addicional, que és el col·lapse. Li he dit abans: la ràtio de jutges per habitant a Catalunya és molt més baixa que a la resta d'Espanya; o sigui, tenim un problema addicional.

Miri, jo, com vostè, jo porto molts anys al món de la justícia. I li puc assegurar que em dona la sensació que hem tingut sempre –que hem tingut sempre– que estem improvisant. M'entén? Ara, trenta-quatre jutges més, tots contents; perfecte. No podem improvisar més. Escolti'm, conseller, no podem improvisar més. Fa falta que facin vostès un pla d'acció concret analitzant cada una de les places judicials i veure què és lo que necessitem a Catalunya. Trenta-quatre, vint-i-cinc, seixanta o doscents; els que facin falta. I em dona la sensació que estem amb la mateixa inèrcia que hem estat en els últims trenta anys en què jo he viscut, he exercit, la professió; que és que anem improvisant. I ara vostè va dir seixanta, després ara els altres..., i tots contents. I escolti'm, no podem permetre-ho més, perquè estem en una situació de col·lapse.

També m'agradaria... No m'ha respost a algunes de les preguntes que li he fet i que voldria... Primer, està disposat a retocar...? Escolti'm, lo dels MASC, tots estem

d'acord que un canvi de paradigma amb la litigiositat i amb la necessitat dels MASC tots estem d'acord, però, que des de ja quan va entrar al Congrés, el Grup Popular va dir que hi havien uns aspectes que s'havien de retocar de la llei i el Partit Socialista no va voler ni escoltar-nos. No va voler ni escoltar-nos. I ara n'estem patint les conseqüències. N'estem patint les conseqüències. I al final qui les pateix? Sobretot l'empresari, el propietari, que no podrà..., que necessiten un MASC que li pot retardar mesos per interposar la demanda i a més costar-li més diners. Fa falta retocar-ho.

Només li parlo de tres supòsits. Que el monitori no sigui necessari perquè, si no s'han carregat el monitori, és que el monitori ja és en si un MASC; és un requeriment de pagament. I per què si és un europeu no fa falta i els espanyols sí? Bé, doncs això és lo que li he demanat. Si vostè està disposat a ajudar-nos a que... La proposta no és meva, eh? La proposta és dels experts, del Consell de l'Advocacia Catalana. Són els que diuen que fa falta retocar-ho. Vull dir que els experts...

Li he demanat també el tema del torn d'ofici. O retribuïm els advocats del torn d'ofici i recuperem aquest trenta per cent de desfasament que hi ha des que no es va aplicar l'IPC o ens trobarem sense advocats d'ofici. No podem garantir el dret a la defensa de qui no té mitjans. I, per tant, necessitem...

I també una cosa important, el tema dels jutjats de pau. Vostè ha dit que estan avaluant sala per sala... Facin això amb tota l'Administració de justícia, no només amb els jutjats de pau. Faci-ho amb tots. Faci-ho amb tots. «No, no, que és molta feina.» Clar que és molta feina. Clar que ho és, però hem de fer-ho. Necessitem saber quines són les necessitats concretes de tots els jutjats

Estava parlant del tema de l'increment dels jutges de Vido. Cervera i Balaguer hauran d'anar a Lleida, no? Hauran d'anar a Lleida. L'especialitat està molt bé. Jo soc partidari de l'especialitat. Però suposem... L'especialitat respecte d'allunyar a qui les ha de protegir..., el seu protector, que és el jutge, de les víctimes. I com ho fem? Allunyar... Moltes vegades, estant a la mateixa ciutat, els advocats hem hagut de portar les víctimes amb els nostres cotxes. Si a més les allunyem, l'estem revictimitzant.

I després, conseller, li he fet una pregunta. No és molt difícil. Sí o no? Donaran suport a la petició de Junts d'un consell del poder judicial per a Catalunya sí o no, conseller?

Moltes gràcies.

El president

Per fer la rèplica, té la paraula l'honorable conseller de Justícia i Qualitat Democràtica.

El conseller de Justícia i Qualitat Democràtica (Ramon Espadaler Parcerisas)

Començo pel final. La resposta li donaran el Grup Parlamentari del Partit Socialista, el grup a Madrid, que és on s'està discutint aquesta llei. En qualsevol cas, aquesta és una proposta que s'ha fet; és una llei que està en aquests moments en tràmit i que s'aniran fent els acords que es creguin pertinents. Per tant, jo no soc qui per donar-li aquesta resposta.

Deixi'm anar a la primera part. Li nego d'alguna manera la major. No estem improvisant –no estem improvisant. Des de que coneixem la llei que va entrar en vigor o que es publica al butlletí de l'Estat, al diari oficial de l'Estat, es creen vuit grups de treball, que si vol els hi dic quins són: un de normativa, un de recursos humans, un de tecnologia, un d'espais –precisament–, un de formació. Portem amb els sindicats fins a setze reunions si comptem la d'aquest dematí. Hem fet acords amb el vuitanta per cent de la representació sindical. Que això vol dir STAF, que vol dir els sindicats més representatius, que vol dir UGT, que vol dir els diferents sindicats que hem estat d'acord en un vuitanta per cent. Per tant, home, no em parli d'improvisació.

Sap quina és la diferència entre la xifra de jutges que havíem establert nosaltres i el que ha establert el *consejo*? L'hi diré; és molt fàcil i no respon a la improvisació. Nosaltres vam dir: «Posem-nos a la mitjana espanyola de jutges per deu mil habi-

tants» i sortia una xifra que eren entre seixanta-cinc i setanta. El *consejo* ha dit: «Possem-nos a la mitjana europea», i n'hi surten trenta-quatre a l'any. Aquesta és la raó i la diferència. No és una qüestió d'improvisació; és d'acord amb quin estàndard vols anar. I jo celebro que el Consell General hagi fet un pas més endavant i encara celebro més que el Ministeri digui: «D'acord, compro aquesta proposta.»

I, per tant, nosaltres, en aquest sentit, tirarem endavant, no des de la improvisació, sinó des d'una radiografia molt precisa, que crec honestament que no hem de tornar a fer en un moment de reformes en el que anem tots raonablement alineats. M'atreiria a dir fins i tot la lleial oposició, perquè accepta, malgrat no haver-la votat, la bondat d'alguns aspectes, com el tema dels MASCS, que busca un objectiu clar, que és el d'evitar la judicialització de molts aspectes que són evitables. Com des de la justícia de pau, a través de la conciliació, també es poden evitar a vegades que els conflictes escalin i acabin a la taula dels jutges col·lapsant més.

Ja li he dit en la primera intervenció. La nova llei és una condició necessària i no suficient, les dues coses, però és necessària i nosaltres no hem improvisat en absolut a l'hora de fer això. S'han pres també en aquest capítol... –i vostè avui no m'ho ha tret; en d'altres intervencions sí–, s'han anat fent diferents acords de Govern per incrementar el personal. I jo he portat a govern en la primera fase un acord de vint-i-sis dotacions més; en la segona fase trenta-una més; en la tercera fase estem parlant, que és la més quantiosa, no quant a nombre de partits judicials, sinó perquè és Barcelona i les capitals; estem parlant de cent cinquanta persones més. Per tant, improvisació no n'hi ha.

Cosa diferent és que aplicar una llei que canvia de paradigma, doncs, té elements de complexitat. Els té, i moltes vegades com els resolem? Escoltant, de la mateixa manera que l'he escoltat molt honestament a vostè. I em diu... El que vostè m'explica amb relació als MASC m'ho han dit altres col·lectius, i és clar que hi reflexionarem. És clar que hi reflexionarem. Perquè el que volem és que aquesta llei entri en servei i compleixi el seu veritable servei. I, quan una llei té més de dues-cents pàgines i no sé quants articles, és probable que algunes coses no hagin estat afinades del tot. Però, en qualsevol cas, estem aquí per parlar i per mirar com, d'alguna manera, s'implementa tota aquesta nova llei.

I amb relació al tema dels Vidos, que és un tema tremendament sensible, ja li he dit l'horitzó normal, positiu i en el que no hi som –i no vull generar una expectativa falsa, perquè no hi som– és que hi hagi un jutjat de Vido a cada partit judicial. Això seria l'òptim. La proposta que fa el ministeri amb el reial decret és algunes agrupacions... La mateixa llei diu que quan una víctima canvia de partit judicial se li ha de pagar el transport i, per tant, això ja ho tenim interioritzat. Com tenim interioritzat l'increment que hem fet d'aquests 8 milions en el torn d'ofici. Feia deu anys que no s'incrementava, i anirem a més. Però accepti'm que s'ha fet un pas important endavant amb relació al torn d'ofici.

I respecte al nombre de jutges en general, si fa la mitjana, els últims deu anys, quatre anys, no ha vingut ni una sola unitat judicial nova aquí. I fixi-s'hi, a dia d'avui ja estem a deu. Ja estem a deu. Aquests cinc de Barcelona, més els quatre Vidos, més el d'infància i adolescència. I aquests ja estan consolidats; no són una entelèquia del conseller. Cinc estan funcionant i els altres estan al BOE ja assignats. I vindrà aquesta nova tongada dels trenta-quatre més. Per tant, estem treballant. No estem improvisant; estem treballant.

Gràcies, senyor president.

El president

Moltes gràcies, senyor conseller.

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

La sessió se suspèn a tres quarts de vuit del vespre i vuit minuts.