



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Sessió núm. 29 i 30 / CTH / 18.02.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\29i30CTH\

Fitxer 29i30CTH1

XV legislatura · cinquè període · sèrie C · número 469

Comissió de Territori i Habitatge

Sessions 29 i 30, dimecres 18 de febrer de 2026

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

Sessió 29 de la CTH

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

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

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre les reiterades incidències en el servei de Rodalies de Catalunya (tram. 355-00115/15). Sessió informativa.
2. Sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el tercer pla alternatiu acordat amb Renfe per a suplir la falta de trens de la línia R3 durant les obres de desdoblament (tram. 355-00130/15). Sessió informativa.
3. Sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre les avaries d'escaleres i ascensors a les estacions de Rodalies (tram. 355-00131/15). Sessió informativa.
4. Sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'Estratègia ferroviària de Catalunya 2025-2050 (tram. 355-00162/15). Sessió informativa.
5. Compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre les mesures adoptades per a solucionar les incidències tècniques de Rodalies de Catalunya durant el període 2024-2025 (tram. 357-00912/15).
6. Compareixença de la directora general de Transports i Mobilitat davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre les mesures adoptades per a solucionar les incidències tècniques de Rodalies de Catalunya durant el període 2024-2025 (tram. 357-00913/15).

El president

Bon dia a tothom. Donar la benvinguda a l'honorable consellera Paneque, acompanyada del secretari de Mobilitat i de la directora general de Transports i Mobilitat, el senyor Nadal i la senyora López.

Sessions informatives

355-00115/15, 355-00130/15, 355-00131/15, 355-00162/15, 357-00912/15 i 357-00913/15

I, seguidament, ja donaríem inici a aquesta compareixença, que, com vàrem quedar, la faríem agrupada, els sis punts corresponents. Llavors, vàrem pactar quaranta-cinc minuts com a màxim pel Govern per fer la intervenció oportuna. Després, quinze minuts com a màxim també per grup. I per tancar, també com a màxim deu minuts del Govern. Vull dir que, per tant, una mica seguiríem aquesta escaleta.

I abans de començar, no sé si als diferents grups polítics hi ha algun canvi de diputat... Sí; diputada Toronjo...

Judith Toronjo i Nofuentes

President, per part del Grup de Junts, en lloc del diputat Salvador Vergés, hi haurà la diputada Sònia Martínez.

El president

Molt bé. En tot cas, també ens han dit que la diputada Capella i el diputat Cornellà s'incorporaran en breu. Per tant, doncs, donaríem inici a la sessió.

Consellera, benvinguda a la seva comissió, i quan vostè vulgui.

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

Moltes gràcies, president. Bon dia, diputats, diputades i els membres de l'equip, més enllà del secretari i la directora general, que m'acompanyen avui, el secretari general, membres del gabinet.

Gràcies per oferir-nos l'oportunitat d'unir també diferents compareixences, algunes, doncs, que restaven pendents, d'altres generades aquests últims dies o setmanes. I tal com ho teníem previst, com que hi ha diferents qüestions a tractar, ens hem dividit el temps en tres intervencions. Jo mateixa faré l'àmbit més de pla de rodalies i d'estratègia ferroviària, més genèric, i el secretari, la directora aniran entrant en diferents aspectes que són del seu interès i que ens han mostrat l'interès precisament a través d'aquestes sol·licituds de compareixença.

No insistiré en una idea àmpliament jo crec que compartida, estem parlant d'una xarxa que acumula un dèficit d'inversions, que té unes mancances més que evidents, que dificulta que en aquests moments puguem tenir una xarxa de rodalies que sigui

eficient, que es pugui mantenir una puntualitat en els combois i que l'accés i la informació dels usuaris i usuàries estigui lluny d'allò que seria desitjable. És veritat també que durant molts anys s'ha anat normalitzant la supressió de trens, les limitacions permanents de velocitat, que ara en parlem molt arran de l'accident de Gelida, però no és una qüestió nova, és una qüestió que està acumulada. De fet, les dades que els recordava crec que en l'última compareixença o en el debat parlamentari és que abans de l'accident de Gelida ja hi havia més de cent limitacions temporals de velocitat en tot el sistema.

Per tant, han estat anys del que jo en diria una normalitat perversa, que ha estat producte també d'una desatenció sostinguda, d'una falta de renovació i d'una absència també de seguiment i d'exigència. Amb aquestes condicions i amb aquesta normalitat perversa, és lògic, és normal que els usuaris tinguin també dificultats en aquests moments per acceptar les explicacions sobre les incidències més recents. Amb una frase més planera, plou sobre mullat. Són molts anys. I, per tant, és normal el descontent. I és normal... I haig d'agradir, com sempre, eh?, el treball de les plataformes d'usuaris i usuàries quan es posen al costat de les solucions i ens ajuden també al departament a tenir informació i a poder millorar alguns dels serveis alternatius que aquests dies hem posat en marxa.

Tot i que la Generalitat va assumir i es van treballar les competències l'any 2010, no sempre s'ha exigit des del Govern de la Generalitat una planificació de les millores i una supervisió del servei amb la contundència que la situació requeria en cada moment.

I avui el punt de partida només pot ser l'autocrítica. I és així, a cadascú, doncs, li pertoca assumir les seves responsabilitats en cada moment. I, per tant, reconèixer el problema és una condició absolutament indispensable per abordar-lo i per començar a donar-hi solucions. I aquest Govern l'assumeix i aquesta consellera ho assumeix com a responsabilitat i com a titular del servei.

En aquest escenari, expressar les conclusions de l'anàlisi de tot plegat, també crec que és una part de la meva responsabilitat, i és constatar aquesta realitat sostinguda que s'ha travessat durant massa temps, durant massa anys. De fet, durant dècades.

Què s'ha fet aquests últims anys? S'ha fet un esforç important de començar a revertir aquesta situació de manca d'inversions amb el pla de rodalies 2020-2030. En tot cas, ens pertoca ara fer l'anàlisi i avaluació del 2020-2025. Són 2.500 milions d'euros executats, un vuitanta per cent del pressupost adjudicat. De fet, en el darrer any, el grau d'execució ha arribat a un setanta-set per cent. No és el cent, però, en qualsevol cas, està molt per sobre de l'històric quaranta per cent que havia caracteritzat períodes previs. Per tant, per primera vegada en molts anys, l'execució supera amb un percentatge que no és el cent, com deia, però sí que

Fitxer 2

amb un escreix important del que havia estat habitual. El volum de desinversió acumulada era tan elevat en aquestes últimes dècades que aquests esforços no són suficients encara per revertir aquesta situació acumulada de degradació del servei en el seu conjunt. Per tant, s'ha iniciat aquest treball –ho vull posar en valor–, però és evident que encara no reverteix sobre la situació del propi servei i, per tant, amb millores evidents a la ciutadania i especialment als usuaris i usuàries de rodalies.

En aquest context, varem presentar l'actualització del pla de rodalies 2026-2030, que significa una inversió –global, eh?, ara parlo de la globalitat del pla de rodalies– de 8.000 milions d'euros, un vint-i-sis per cent més del que preveia el pla vigent. Això significa 1.700 milions d'euros addicionals. Estem parlant d'una xarxa, us ho recordo, de 1.100 quilòmetres; una xarxa àmplia, complexa: 201 estacions, 272 trens i prop de..., són 400.000 usos diaris, que no vol dir usuaris, eh?, poden ser –no ho sabem– 230, 240.000, eh?, són viatges diaris, 400.000. És evident que molts són d'anada i de tornada, però, en qualsevol cas, 400.000 usos diaris. La magnitud del sistema, per tant, exigeix una planificació integral que combini manteniment, ampliació de capacitat i millora de la qualitat. Seguir com s'ha actuat les últimes dècades ens aboca al fracàs, per tant, és del tot necessari revertir aquesta situació en termes d'inversió.

Aquest Govern va engegar el seu mandat amb una ferma voluntat: varem situar el transport públic com una de les prioritats del Govern. El primer gran eix d'aquest pla de rodalies és la fiabilitat: 1.828 milions d'euros destinats a 287 actuacions en túnels,

ponts, vies, electrificació i senyalització del sistema. També la limitació, com els deia, d'LTVs, de limitacions permanents i temporals de velocitat; també en l'estabilització de les trinxeres, també en els terraplens i en la renovació de catenàries. Són, absolutament, operacions essencials per tal de tenir una estabilitat en el sistema. Tenir un sistema més segur i també més regular.

El segon eix, qualitat del servei –segon eix del pla de rodalies. Això inclou la millora dels sistemes d'informació a temps real, millora de l'accessibilitat a les estacions, la digitalització i la remodelació d'algunes estacions estratègiques; de fet, en l'àmbit de Barcelona i àrea metropolitana, les més importants Barcelona Sants, la Sagrera, Sant Feliu de Llobregat, Montcada Bifurcació, Castelldefels. Nou intercanviadors, també, per facilitar la intermodalitat, i la incorporació de cinquanta-tres nous trens, amb una inversió de 768 milions d'euros. Tot això per oferir accessibilitat, per oferir un servei més confortable, amb més capacitat també, i, per tant, més adaptat a les necessitats actuals. A més, han començat a arribar les cent unitats de trens noves, també, que s'havien encarregat amb anterioritat, a part d'aquests cinquanta-tres nous trens que els assenyalava.

Tercer eix, capacitat. En aquest eix es contempla una inversió de 2.500 milions d'euros per a desdoblaments, com els que en aquests moments s'estan treballant en la línia R3 entre Parets i la Garriga, aquestes obres que es van iniciar fa uns mesos, que tenen una previsió de divuit mesos de realització. També quadruplicar el tram Castelldefels - el Prat, el nou accés a l'aeroport, el desenvolupament del nus de Vila-seca, la bifurcació Cerdanyola Universitat i la integració urbana en àmbits tan importants com Figueres i també el de Montcada. També, implementació dels ERTMSs, aquest sistema europeu de gestió de trànsit ferroviari, que ens permetrà major capacitat operativa i també, en termes de seguretat, avançar.

El quart eix del pla de rodalies fa referència a les infraestructures de suport. Aquest és un àmbit afegit en el pla de rodalies, importantíssim, el que coneixem com a platges de via, com a vies d'estacionament, i també els tallers. És importantíssim que el material rodant estigui en bon estat. En aquests moments els tallers no són suficients i, per tant, tallers, espais tècnics, són indispensables per assegurar el manteniment del material rodant, dels trens, i evitar col·lapses operatius. Aquestes

inversions a vegades són poc visibles, però són absolutament necessàries per al bon funcionament del servei.

Hi ha grans obres en curs, també, com el túnel de Roda de Berà, el desdoblament de l'R3, com els deia, que comportaran també afectacions en el servei. És a dir, estem fent totes aquestes inversions mentre estem operant en el servei i, per tant, això implica que són millores, però que impliquen molèsties –això és veritat. És un preu, lamentablement, inevitable per transformar de manera estructural tota aquesta inversió que ha estat llargament ajornada. No posar s'hi o fer-ho amb endarreriment implicaria perpetuar la precarietat del servei.

En paral·lel amb el pla de rodalies, el gener del 2025 varem constituir l'empresa mixta Rodalies de Catalunya, amb una majoria de la Generalitat al consell d'administració i, per tant, en la direcció de rodalies del nostre país. El traspàs del servei de la Generalitat començarà per l'R1, continuarà amb l'R2 sud i l'R3 i els estudis de l'R4 i de l'R16. És un procés que exigeix rigor tècnic, per descomptat, i garanties de seguretat. Per tant, va acompanyat, més enllà dels calendaris i dels estudis, de processos administratius en termes de certificats de seguretat, que, com saben, també acompanyen el traspàs de rodalies i la constitució de l'empresa de Rodalies de Catalunya.

Arran dels episodis crítics recents, incloent-hi incidències greus, afectacions meteorològiques i una vaga que es va desconvocar el 16 de març d'enguany, s'han activat mesures urgents de correcció, entre les quals l'Oficina Tècnica del Pla; els grups de treball diaris entre administracions i operadors, per tenir una millor coordinació; un sistema també unificat d'indicadors amb un seguiment quinzenal, amb un reforç dels tallers i amb un manteniment i millora dels canals d'informació a usuaris, tasca que ja els hi dic ara que estem encara treballant i que està lluny del que voldríem. També s'han mantingut reunions constants amb les plataformes d'afectats, assumint responsabilitats i prioritzant la seguretat com un criteri absolutament irrenunciable. En cadascuna de les decisions del departament la seguretat dels usuaris, del sistema i dels treballadors de Renfe ha estat fonamental. A tot això hi afegim la formació pròpia de maquinistes, el reforç d'Ifercat, un acord de govern per tal de tenir equip tècnic a Ifercat que acompanyi tots aquests treballs,

per a la supervisió de projectes, per a la reserva de sòl ferroviari en el planejament urbanístic per garantir futures ampliacions, que té també una especial importància en aquest àmbit.

La política tarifària. Mantenim bonificacions, com la T-usual, la T-jove –el cinquanta per cent–, descomptes del seixanta per cent en regionals, amb acords vigents fins al 2028. Paral·lelament, impulsem també el transport interurbà per carretera amb plans de xoc executats, alguns d'ells al vuitanta per cent, més de 82 milions de viatges anuals. Projectes que després pot detallar la directora general, com els Brcat, els vials segregats per a bus ràpid, que s'han incrementat un cinquanta per cent en alguns d'aquests corredors, el més recent, el de Salt - Girona. També estem avançant amb el tramvia del Camp de Tarragona, amb 238 milions d'euros d'inversió i entrada en servei prevista el 2028, així com estudis per a nous sistemes tramviari en altres territoris. Tot plegat –i faig aquest dibuix més general, ràpid però general– per tenir una visió global de la mobilitat pública a Catalunya. I també que va en la línia de reducció d'emissions, aquest objectiu europeu d'un cinquanta-cinc per cent menys de reduccions el 2030 i neutralitat el 2050.

L'estratègia ferroviària de Catalunya del 2025 es desplega fins al 2050. Per tant, mirin com els he anat desgranant, no?, aquelles mesures més estructurals, més urgents, la de mitjà termini, com el pla de rodalies, però també és necessari tenir la mirada llarga, amb l'estratègia ferroviària 2050. És un instrument que ens permet fer un salt de perspectiva i planificar amb rigor, paral·lelament amb el treball que hem de fer de present i de mitjà termini, com els deia. Aquesta estratègia respon a la necessitat de dotar-nos també d'un marc que doni coherència a la planificació i amb aquelles inversions i projectes i processos que ja tenim en marxa, com el pla de serveis ferroviaris, la revisió també del pla d'infraestructures del transport de Catalunya, el pla de rodalies, com els deia, o el pla estratègic de terminals intermodals. Tots són instruments que han de tenir una mirada global a partir d'aquesta estratègia.

Treballar amb aquest únic paraigua, o amb aquest paraigua que engloba totes aquestes estratègies, ens permet evitar solapaments, ens permet també ordenar prioritats i garantir que totes les decisions que vagin prenent en termes operatius i

d'inversió responguin a un model global i no a una successió de fenòmens o d'actuacions fragmentades. La diagnosi de l'estratègia recull tant la crisi econòmica 2007-2012 com les limitacions pressupostàries que va patir la Generalitat en aquell període i que van frenar alguns projectes importants. Al mateix temps, des de l'Estat es va prioritzar en aquells anys la xarxa d'alta velocitat, que, òbviament, és important –és important la xarxa d'alta velocitat–, però no és menys cert que va revertir en un menor impuls inversor a la xarxa convencional, que és la que es concentra en els serveis de rodalies i regionals. Són elements, i els assenyalo perquè tenen a veure amb l'explicació, en bona part, de la situació que vivim avui i la pròpia estratègia els inclou com a factors a tenir en compte de present per construir el futur amb realisme.

És a partir d'aquesta diagnosi, exposada sense apriorismes i, en fi, jo crec que amb un principi de realitat i amb dades objectives, que l'estratègia ens planteja que cal fer una ruta, un camí de desenvolupament els propers anys. I no fa altra cosa que apostar per enfortir el ferrocarril com a mode essencial de transport sostenible i que ens pot donar capacitats adequades a la ciutadania que tenim en aquests moments a Catalunya. També estratègies per incrementar-ne l'ús, per vincular-lo a la cohesió territorial –el Tramcamp i els tramvies aquí serien un àmbit especial–, per garantir uns nivells de qualitat que generin aquests fils de confiança de la ciutadania cap al transport ferroviari. Un conjunt d'objectius que es concreten en tretze línies d'actuació, seixanta-tres mesures, vint-i-quatre de les quals a hores d'ara ja s'estan treballant i estan en curs.

En el context d'ordenació del sistema de visió territorial, incorpora alguns projectes estructurants; per assenyalar-ne alguns: redacció dels estudis informatius dels trams prioritaris, com l'orbital ferroviària i l'eix Transversal Ferroviari, com a línies de treballs, com deia, estructurants. El creixement de la població també ens marca que hem d'anar creixent per donar aquest millor equilibri territorial. Per tant, necessitat de corregir algunes mancances històriques, de vertebrar el territori amb més eficàcia, i fer-ho sense renunciar a conclusions anticipades, sinó amb rigor, amb previsió, amb planificació que requereix qualsevol decisió que es pugui prendre d'aquestes magnituds.

Planificar amb horitzons llargs –i ho dic preventivament– no és un exercici de grandesa ni de llençar cap endavant, sinó que jo crec que és un exercici de responsabilitat més enllà del treball de present, és entendre que les decisions ferroviàries requereixen anys per madurar. Són inversions que no són d'avui per demà, per tant, requerim aquesta planificació a llarg termini, més quan hem tingut aquests anys de falta d'inversió. I atendre les urgències del present no ens ha de fer perdre de vista aquesta planificació de futur. Jo crec molt sincerament que aquesta estratègia ens ajuda a fer-ho, a fer-ho amb rigor, amb una base diagnòstica sòlida. I, per tant, ho veiem com una eina de país al servei de Catalunya. I, en fi, m'agradaria instar també els grups a treballar-hi amb rigor, amb seriositat, segurament amb diferències i amb diferents visions, però alimentar-la, contribuir-hi, perquè, finalment, fixin-se que estem dibuixant la Catalunya ferroviària del 2050; per tant, és evident que diferents governs ho treballaran, ho implantaran, i crec que seria important que ho prenguéssim també com una eina de país.

Per tant, acabo assenyalant la prioritització del transport públic per part d'aquest Govern. Per primera vegada crec que aquest Govern s'ha pres seriosament i ha donat continuïtat a un treball del Govern anterior, però s'ha ocupat de l'àmbit de rodalies, n'ha pres la responsabilitat. Crec que estem en el camí adequat per revertir la situació, tant en l'àmbit de la governança com de les inversions com d'aquestes mesures de planificació i a curt termini que ens han d'ajudar a revertir aquesta situació i a oferir als nostres conciutadans i conciutadanes un servei de mobilitat ferroviària adequat als

Fitxer 3

temps actuals.

I el secretari crec que continuarà.

Manel Nadal i Farreras (secretari de Mobilitat i Infraestructures)

Sí; gràcies, consellera. Si em permeten, diguem-ne, jo començaré en el terreny, una mica, dels principis també de la política del Govern en l'àmbit ferroviari i aterraré

després en temes concrets que sembla que podrien interessar en aquesta compareixença, no?

El primer principi que vull deixar molt clar és que el Govern té les competències de la gestió ferroviària de Catalunya. Encara que algú es pensi i que digui que això és poc, és molt. O, si no, no sé què fem aquí, per què ens pregunten què passa amb els ferrocarrils de Catalunya? Si no som competents, no hauríem de respondre res. Si som competents, estem aquí per donar la cara, i som competents.

Però és que, a més, i ho diu la consellera i ho diu el president, tot el que passa a Catalunya és competència del Govern de Catalunya. Per tant, aquest és un principi fonamental. Tot el que passa a Catalunya és competència nostra. I ho és, fonamentalment, en la gestió ferroviària, perquè som els titulars de la gestió ferroviària.

Veig que diuen que no. Per tant, doncs, no sé per què ens interpel·larà i per què ens preguntarà, senyor diputat. Som competents i ho volem. I, a més, volem assumir un paper que durant molts anys els governs no han assumit, han deixat d'actuar en les seves competències. I ara explicaré alguns casos concrets del que ha passat durant aquests anys.

Primer principi, per tant, som competents. Segon, la consellera ho apuntava, ho ha explicat en altres compareixences, ho va també plantejar el conseller Dalmau, nosaltres pensem que hem de comptar amb tots vostès –i vostès també ens ho han plantejat així a nivell parlamentari– en fer un gran acord de Rodalies a Catalunya i un gran acord per al transport. Primer pot ser un gran acord del transport o en paral·lel, però l'acord de Rodalies seria una part de l'acord de transport, no? I això requereix un consens amb tots vostès.

Nosaltres volem aquests acords. Ens sembla que és fonamental en una situació com aquesta, que ens posem d'acord sobre el que falta i el que hem de fer i amb quins terminis ho hem d'executar, etcètera. Per tant, grans acords de país per tirar endavant aquestes competències que tenim.

I ho reitero, ferrocarril, passatgers, mercaderies, però també transport de viatgers per carretera. Perquè, com s'ha demostrat en aquesta crisi d'aquests últims dies, el

transport de viatgers per carretera ha sigut fonamental per assegurar la mobilitat de la gent del país.

Tercer principi. Ho ha dit la consellera, volem tenir més competències, més pes en la gestió ferroviària. Més competències, ja ho va dir la consellera, la gestió de l'R1, la titularitat de l'R1, perdonin, altres línies que també he apuntat, l'R2 Sud, l'R4, l'R3, l'R16, etcètera. I més diners amb el pla de Rodalies, més pes específic en la gestió de Rodalies de Catalunya, la nova societat. Per tant, tenim competències, en volem més i volem més recursos per aplicar aquí, no?

Quan deia que durant molts d'anys teníem les competències, però algú mirava i xiulava de cantó. És clar, ara aquests dies hem vist que la xarxa de Catalunya és molt feble, que s'hi ha d'actuar. I, és clar, jo ara mirava els expedients que la Generalitat havia obert a Renfe durant aquests anys, no? I en veig un aquí del 17 de maig del 2011, que l'última conclusió diu: «Es tanca l'expedient i es demana, punt b, l'elaboració de forma conjunta amb la Generalitat d'un pla de millora de les infraestructures ferroviàries utilitzades pels serveis regionals que compregui l'eliminació progressiva de les limitacions de velocitat».

Caram, 2011. I ara aquestes limitacions de velocitat encara hi són. Han passat més d'onze anys i no s'ha fet res, diguem-ne. És a dir, la Generalitat va dir: «Farem un informe de limitacions de velocitat».

Podem mirar altres expedients. Material mòbil. Expedient del 2014, tancament 9 d'octubre del 2014, «Requerir a Renfe Operadora per tal que revisi els seus processos de manteniment i la gestió de les incidències en el seu material mòbil i presenti a aquesta Direcció General de Transports un pla de millora». S'ha presentat? No.

I això ho estem fent ara. És a dir, per primera vegada en aquests anys, des del 2010 fins al 2026, hi ha un pla dia a dia d'estudi de les limitacions de velocitat, que vol dir un estudi, una auditoria de com tenim la xarxa, que no existia. I es va dir que es faria, però no es va fer, perquè ningú se'n va ocupar. Érem competents, però xiulàvem. No, no, això és competència de Madrid, això és responsabilitat Madrid. No, no, sí, sí, qui ho ha d'executar és Madrid, però els titulars perquè això funcioni som nosaltres i hem d'estar vigilants i no hem estat vigilants.

Informació. Vaga del 2016. Tancament, es conclou l'expedient amb la recomanació de Renfe que, en cas de noves convocatòries de vaga, extremi els seus mecanismes de comunicació i prevegi protocols de comunicació amb els usuaris. Caram, vostès ara ens diran: «Falten protocols d'informació als usuaris». Sí, falten, però els estem treballant.

I, per tant, la Generalitat, durant molts anys, tot i tenir competències, no les ha exercit. I aquest Govern les està exercint, segurament amb més problemes dels que voldríem, amb més dificultats. Però dia a dia tenim reunions per resoldre aquestes qüestions i jo crec que ho estem fent mica en mica.

Alguns de vostès plantegen solucions màgiques al tema, no? Dir, escolti'm, doncs, que Renfe se'n vagi i el substituïm per una altra empresa. Això és una solució màgica impossible. Diuen, escolti'm, hi ha mil persones de conducció, personal de conducció, que ja els contractarem des de Catalunya. Vostès saben què vol dir això? Aquests mil conductors, maquinistes i interventors, etcètera, s'han de formar. Hi ha d'haver escoles. Ara ho explicaré, que n'hi ha d'escoles, les estem treballant i les estem impulsant.

Hem de formar maquinistes, sí, però no per fer fora els que hi ha ara, sinó perquè tinguem els recanvis necessaris per al futur i tots els maquinistes que necessitem. I ho estem fent. Però això requereix la formació, requereix la certificació. La certificació vol dir que aquests senyors han de fer pràctiques. Recordo que l'últim incident que hem tingut, malauradament, i sempre transmetem el pes a la família, la persona que va morir era una persona que estava estudiant en pràctiques. S'han de formar. I on els formarem? Amb la Renfe. Si no hi ha Renfe, qui els formarà?

Per tant, s'ha de formar el personal, però hem de comptar amb la Renfe i han de circular per les vies de l'Adif, perquè aquestes pràctiques s'han de fer per certificar el personal. Per tant, això és un tema molt més complicat del que ens sembla. No podem prescindir de Renfe i Adif i dir, escolti'm, que en vingui un de nou, ja ens ho solucionarà. Això és molt complicat.

I en comptes d'apostar per la supressió, apostem per la millora com normalment s'han fet les coses al món. És a dir, en comptes de ruptures es fan processos

progressius de millora. I aquesta és la nostra aposta, l'empresa, la transferència de les infraestructures, etcètera.

Llavors, ara entro, perquè després la directora general també podrà parlar de coses molt concretes. Estàvem dient el tema de la formació, doncs, des del Govern s'han signat tres acords de col·laboració amb escoles de maquinistes, hi ha tres escoles de maquinistes a Catalunya en aquests moments. Hi ha una escola de Renfe a l'Hospitalet, hi ha una escola d'Alsa, diguem-ne, a Can Tunis, al Morrot, i una escola de Captain, que és la societat que explota mercaderies a Catalunya, és filial de l'SNCF francesa, no?

Molt bé, doncs, tenim tres escoles i hem fet una dotació d'una línia d'ajuts de 350.000 euros per formar maquinistes. I a sobre tenim escoles de formació professional a Vilanova. Una escola que ha passat de trenta alumnes a cent vint-i-cinc de l'any passat a aquest any. No són maquinistes, en aquest cas de Vilanova, són gent especialista en el manteniment de trens i altres funcions que s'han de fer.

Tenim una escola del departament de Sobreestants d'Obres Públiques que es va morint perquè cada vegada hi ha menys estudiants, la transformarem en una escola ferroviària de formació professional. Per tant, estem treballant en la formació de la gent que necessita Catalunya per als seus trens. A nivell de formació professional i a nivell de maquinistes. Per tant, és una línia molt clara que estem treballant.

Una de les qüestions que vostès ens van plantejar per a la compareixença d'avui era un tema complex, delicat i que, veritablement, ens fa sentir un problema de consciència, no? El problema dels ascensors i de la mobilitat per les escales mecàniques és un tema que colpeix veure la gent que no pot pujar, gent amb problemes de mobilitat que fan coses molt complicades per poder pujar a les estacions.

Bé, aquest és un tema, és un repte que no està resolt, però sí que s'ha millorat de manera substancial. El maig del 2025 hi havia setanta ascensors de Renfe que no funcionaven. L'1 de gener del 26, no l'1 de gener, a finals de gener del 26, són vint-set, de setanta a vint-i-set. Home, no estem contents perquè n'hi ha vint-i-set que no funcionen, però se n'han arreglat cap a cinquanta. Déu-n'hi-do.

Escales mecàniques. N'hi havia vint-i-sis que no funcionaven. Ara només n'hi ha cinc. Home, n'hem millorat vint. N'hem millorat... Renfe, però perquè nosaltres hem impulsat aquesta millora. Per tant, s'està treballant. Estem fent coses perquè les coses millorin.

Un altre element sobre el qual estem molt ocupats i molt preocupats. El tema de la seguretat en l'àmbit ferroviari. Vostès saben que hi ha robatoris de cable, el coure, hi ha pintades, etcètera. S'ha creat un grup de treball amb l'Adif, amb Renfe, el Departament de Presidència, el Departament d'Interior, els Mossos d'Esquadra i el conseller Trapero, que es reuneix un cop al mes.

I aquesta comissió de seguretat treballa els tancaments de les vies, perquè la gent no hi pugui accedir, treballa serveis de vigilància, s'han incrementat, vigilància amb drons, patrullatge específic dels Mossos i dels guàrdies privats que té Renfe contractats i Adif.

Tenim una proposta legislativa aquí al Parlament que penso que ha impulsat el Grup Socialista de modificació de les sancions per tal que es facin sancions més greus a la gent que pinta els *graffitis*, fins a noranta mil euros de sanció. Per tant, s'està treballant de manera molt clara sobre aquesta qüestió.

I Renfe i Adif han pactat una cosa molt important. Fins ara la neteja dels *graffitis* només es podia fer als tallers, diguem-ne, d'aquí de Barcelona i potser als de Vilanova, i ara es podrà fer a les capçaleres de les estacions, de manera que tindrem moltes més unitats de neteja, perquè ens sembla que és fonamental tenir aquesta qüestió resolta.

Com veuen, per tant, aquest Govern no gira la cara als problemes, els afronta. No els solucionem amb la velocitat que voldríem, hi ha moltes coses pendents de millorar. Els ciutadans veuen que el servei no és el que hauríem de prestar, però nosaltres estem treballant de manera decidida, com deia la consellera, amb un horitzó a llarg termini, el 2050 amb l'estratègia ferroviària, amb l'horitzó a més curt termini, doncs, amb un pla de Rodalies fins el 2030, amb aquest pla de xoc que ara la directora general insistirà una mica més.

Per tant, estem afrontant els problemes, perquè, com deia abans, tot el que passa a Catalunya és competència del Govern i som competents en la gestió ferroviària. O,

si no, no estaríem aquí per contestar les seves propostes i donar cara a la seva interpel·lació.

Susi López López (directora general de Transports i Mobilitat)

Molt bé. Bon dia a tothom. A veure, la meva intervenció anirà dirigida a donar una visió més micro i a explicar, entendre una miqueta quina és la tipologia d'incidències que s'estan produint i quina és la línia de resolució que, bé, estem desenvolupant des de fa un any i mig, no?, des de l'inici d'aquesta legislatura.

Veureu, el que serien les incidències, si veiéssim l'estadística de les incidències que es produeixen, veuríem que hi ha un increment molt important de l'any 23 cap al 24, hi ha un increment del cinquanta-cinc per cent del nombre de les incidències. I, per tant, tenim la màxima punta, la tenim en aquests moments situada al 24, el 25 encara estem pendants de tancar l'any i veurem, però la punta màxima que tenim dels darrers anys estaria situada en aquest any 24 amb aquest cinquanta-cinc per cent de l'increment.

Molt bé. I quines tipologies d'incidències tenim? La majoritària, un trenta-set per cent d'aquestes incidències, estarien relacionades amb temes d'infraestructura. Això amb l'estadística que tenim del 24 i part del 25, eh?, veurem, evidentment, quan sumem el gener i febrer d'aquest any, segurament les incidències en infraestructura encara creixeran més, eh? Però ara parlem de dades tancades que tenim i aquí tindríem un repartiment que indica un trenta-set per cent d'incidències relatives a temes d'infraestructura.

Tenim un vint-i-u per cent, que seria la segona classificació d'incidències més importants, que serien relacionades amb el material mòbil. I després tot un paquet ja de coses més petites que tenen a veure amb robatoris, robatoris de cable, per exemple, amb temes d'afectacions per obres, amb temes d'atropellaments, amb causes meteorològiques, amb temes de vandalisme, com comentava el secretari, amb temes d'obstacles a les vies, eh?

Per tant, tindríem aquests dos grans blocs, que són dels que parlarem ara inicialment. El trenta-set per cent d'infraestructures que dèiem, no? Aquí tindríem problemes de senyalització, problemes d'ocupació de carrils o problemes de limitació temporal de velocitat, que comentava la consellera, no?

Efectivament, ja des d'anys anteriors a la crisi que hem tingut a Gelida, teníem limitacions de velocitat a cent punts, uns cent i pico punts de la xarxa ferroviària. Per què és important una limitació de velocitat temporal? Per què ens afecta tant, no? Al final, això ens obliga a circular més lentament, no?, obliga al fet que els trens han de circular més lentament, allarguen el temps de trajecte i, per tant, redueixen, al final, la capacitat de la línia, no?

I quan estem treballant en una xarxa que està molt ocupada, doncs, un trasbals com aquest, no?, el que acaba provocant és que et modifica tota la planificació. Si tu havies previst que aquell tren arribés a Sants a una hora determinada i, per tant, el maquinista canviés de tren per agafar la línia 2, això queda desquadrat i, per tant, aquest maquinista no pot agafar aquest tren i, per tant, un maquinista de reserva ha d'agafar el tren següent per no fer perdre puntualitat a l'altre tren.

I tot això es va contaminant a tota la xarxa, sobretot a través dels túnels de Barcelona, dels dos túnels, que és per on passen la majoria de trens i, per tant, tot el sistema queda afectat durant hores. I, per tant, és molt difícil recuperar aquest servei. Per tant, la limitació temporal de velocitat és un element molt, molt important a resoldre.

Per tant, en què es treballa?

Fitxer 29i30CTH4

Es treballa en diferents línies. Una, la comentava tant la consellera com el secretari general, que era tot el tema del pla de rodalies, que ens ajudarà a resoldre les problemàtiques que van motivar que es posés una limitació temporal de velocitat. Això es posa quan hi ha una problemàtica en la via i, per tant, un maquinista diu: «Aquí hi ha un problema». I, per tant, s'aplica una limitació temporal o bé quan hi ha una obra pendent de fer i, per tant, s'aplica una limitació temporal o quan s'està treballant durant el dia, també s'aplica una limitació temporal. Per tant, és molt important que s'analitzin aquestes limitacions temporals de forma ràpida i que s'arreglin de forma ràpida perquè el servei no es vegi tan afectat, no?

He oblidat dir que hem passat d'aquestes cent que comentava la consellera l'any passat a, en moments d'aquests dies, que hem arribat a per sobre del cent vuitanta, de limitacions temporals. Molt bé. Per tant, una seria, com he dit, el tema del pla de rodalies i, per tant, aquest increment del vint-i-sis per cent pressupostari per tal de, sobretot, tirar endavant mesures encaminades a la millora de la seguretat i la fiabilitat del sistema.

Per altra banda, es treballa també en fer un «mapeig». Per part de Renfe, està fent un «mapeig». De fet, ja l'ha fet, tot un «mapeig» amb intel·ligència artificial que el que acaben veient és on hi ha més recurrència en aquelles afectacions a via que els acaba comportant més problemes per al servei. Per tant, aquest «mapeig» el que acaba donant és tota una situació on t'indica on hi ha més densitat d'incidències d'aquestes tipologies i, per tant, també podrà ajudar a determinar unes prioritats d'actuació per part d'Adif.

Molt bé. Quant al material mòbil, el material mòbil us deia que era un vint-i-u per cent de les incidències. I per què és important? Aquí, què acaba passant? O bé una avaria del tren o bé una indisponibilitat de trens que a vegades no permet fer una doble composició en línies amb les que tenim una demanda altíssima i, per tant, la gent ha d'anar més estreta al tren, no? Tenim actualment cent deu trens. Perdó, hem de comprar cent deu trens. Aquesta és la primera mesura que comentàvem anteriorment. És una de les primeres i molt, molt important, l'adquisició de nous vehicles. Que part d'ells van per renovació de flota, però uns cinquanta-quatre són per ampliació del parc. I, per tant, tot això ens ajudarà a tenir més disponibilitat de trens que, sumats als trens que renovem i que, per tant, aquests trens que ja han finalitzat la seva edat, els mantindrem també per poder suplir la mancança tant important de trens que tenim. Per tant, no només seran els trens nous, sinó que també tindrem aquells vehicles que s'han renovat i que els mantindrem també per poder afrontar incidències que es produeixin en el dia a dia.

Per tant, aquesta seria la primera. La segona, tenim el tema de vandalisme, que l'ha comentat el secretari Nadal, que és el vandalisme ens afecta moltíssim perquè al final també et provoca una indisponibilitat de trens. Si, al final, un grafiti t'acaba afectant un vidre, el vidre del maquinista, aquell vehicle, aquell tren no pot sortir a

donar el servei. I, per tant, això afecta novament a que no puguem fer dobles composicions o que no, o que aquell tren en composició simple tampoc no pugui sortir. Per tant, aquí ell ja comentava i, per tant, no repetiré totes les actuacions que ha dit amb relació a operatius amb les policies, operatius amb Renfe i preveure també les neteges en capçalera, que això ens ajudarà molt a recuperar el tren més ràpidament i no haver de portar-lo al taller, on sovint ha d'estar més estona per fer aquesta operació. I el canvi normatiu, que també serà molt important.

També s'actua des de Renfe des de fa temps en un pla de xoc, o sigui, des de la Generalitat vam impulsar un pla de mesures urgents, que li dèiem, on hi han aquestes mesures de sensors, amb mesures també d'informació que després comentaré. Però també Renfe va tirar endavant un pla, un pla de xoc específic que tenia molt a veure amb el manteniment del material mòbil. I ella feia ha fet un esforç important en el que seria la gestió de preventius. No allargar els preventius, fer-ne més, de preventius, per evitar tenir avaries i haver de fer actuacions de manteniment correctiu. També està fent esforços per fer una actuació extraordinària de correctius en caps de setmana i també en més línies de treball durant el mes d'agost.

Parlem ara un momentet dels atropellaments, que seria una altra causa. No és la tercera més important, però és, diríem, una incidència que comporta molt temps de parada, de paralització del tren. Aquí també treballem amb diferents línies. El preveure per part de Renfe una campanya per tal d'intentar reduir que hi hagi menys suïcidis al tren i altres dues que van..., que són relatives a intentar que l'actuació a través de Justícia i d'Interior, treballar perquè pugui ser més ràpida tota l'actuació quan es produeix un atropellament. Que sigui més ràpida i també que, si pot ser, sempre que sigui possible, que només afecti una de les vies que normalment acaben tallant les dues vies i, per tant, paralitzen totalment el servei.

Això quant al que seria la tipologia d'incidència, però parlem ara del que seria la gestió de les incidències. Com gestionem les incidències i què...? O com gestionem les incidències i com es pot millorar, no? A veure, per una part, era molt important que hi hagués un augment de personal per part del centre de control de Renfe, perquè aquest problema que us comentava de les limitacions temporals de velocitat, que acaba afectant que tot el sistema se t'acabi quedant degradat i que, per tant,

maquinistes no acaben agafant el tren que toca, doncs implica molta més labor de persones que estan al centre de control per tal de donar solucions a aquells maquinistes que no estan arribant a temps o per tal de donar solució a trens que estan arribant sense puntualitat o algunes cancel·lacions que s'han de produir.

Per tant, aquí Renfe va fer un esforç important de contractar un trenta-tres per cent més. Va incrementar un trenta-tres per cent més les plantilles de centre de control i de gestió de flota per intentar gestionar millor aquestes incidències i resoldre més ràpidament i respondre més ràpidament les incidències.

L'altre gran tema, importantíssim, que el vam marcar des de l'inici era el tema de la informació. Al final, hi ha moltes incidències que es produiran. És impossible tenir un servei sense incidències, però és encara més important que la informació arribi a l'usuari perquè l'usuari disposi del seu temps. I, per tant, aquí és una línia de treball, evidentment, no conclosa. És evident que tenim molt marge de millora en la part de la informació i, per tant, aquí estem treballant. S'ha treballat ja una part important en el que seria posar més elements com pantalles, com elements acústics en les estacions, millora dels elements acústics, elements que s'acaben ubicant per donar aquesta informació. Però és veritat que encara ens falta la part més important, que era la millora, la qualitat en la informació que es dona sobre el servei en temps real.

Aquí Renfe està treballant i està ja en la fase final i esperem que durant aquest semestre puguin ja presentar la nova aplicació que ens permeti veure aquesta millora en el càlcul de temps dels vehicles, però tot i així també caldrà d'una millor coordinació –no hi entro en el segon tema– la coordinació entre els dos centres de control, de forma que aquests centres de control puguin tenir millor informació perquè si no hi ha una part d'informació que mai arriba a l'aplicació en temps real. Per tant, aquí tenim marge de millora, però hi estem treballant des de fa més d'un any per intentar millorar, perquè som conscients de la importància que té aquest punt.

El tema de l'altra part molt important de la gestió de la incidència, s'ha comentat, és tenir molt material rodant per poder substituir en aquestes situacions d'emergència i tenir més personal de conducció. I el secretari general ja ha comentat que aquí

s'estava treballant per incrementar el nombre d'alumnes i per incrementar tant la formació com l'atractiu de la formació ferroviària.

Ara us parlaré una miqueta de quins serien els aspectes organitzatius interiors des de la Generalitat: Com ens coordinem amb Adif? Com ens coordinem amb Renfe per fer que les coses funcionin millor? Des de fa temps el que tenim serien diferents oficines o diferents grups de treball en els quals abordem temàtiques diferents. Tenim, per una banda, l'oficina tècnica que es va crear fa uns mesos, que és aquesta oficina tècnica on tenim el cap de l'oficina tècnica, que és en Lluís Ubalde, que aquesta oficina tècnica té la voluntat de planificar millor totes les obres o pensar més en quan es fa el projecte, en com fer l'obra per tal que tingui una afectació mínima sobre els usuaris. I, per tant, ja porta mesos treballant en projectes com l'anàlisi del projecte d'actualització de túnels del Garraf o en projectes com veure com millorem els plans alternatius de transport.

Bé, hi ha una segona, un segon grup de treball, que seria un grup de treball que fem amb Adif. El lidera Adif i és un grup de treball amb el qual Adif, a dos anys o tres anys vista, explica a tots els operadors, a la Generalitat, a l'oficina tècnica, quines seran les obres que vindran. I, per tant, encara no se sap amb detall com seran, però ja serveix perquè tinguem una visió de les obres que ens venen al futur. Després hi ha una altra reunió, un altre grup de treball que la lidera la Generalitat i que és una reunió que ja es va crear arran del traspàs i que en aquesta reunió el que es fa és aterrar aquestes obres perquè ja les tenim més properes. Són obres que potser les tenim a sis mesos, a tres mesos a dos mesos vista i, per tant, aquí ja s'estudia quin és el pla alternatiu de transport i es fa una mica d'anàlisi de tot el que ha passat en anteriors obres.

I la quarta que us voldria comentar avui –hi ha més reunions, però he volgut destacar aquestes quatre especialment– que és una comissió també, que és una comissió que està liderada per la Generalitat i que és una comissió en la qual s'analitzen els projectes que està fent el ministeri o projectes que estan fent Adif per garantir aquestes coses que comentàvem, que és una obra d'acord amb les necessitats que tenim i que és una obra que s'està plantejant d'una forma que afecti el mínim possible

als usuaris. En aquesta reunió, efectivament, s'integra el nostre cap de l'oficina tècnica, en Lluís Ubalde.

I, per últim, el que voldria comentar seria únicament els PATs, no?, diríem el treball que hem fet en relació als plans alternatius de transport, aquells plans que es fan quan no hi ha servei ferroviari, fruit de l'observació de com va funcionar el PAT de Roda, que era el que teníem en el moment en què va començar la legislatura. Arran de l'estudi i de l'anàlisi d'aquell PAT, hem anat fent anàlisi de com haurien de ser els PATs futurs, i això ho vam implementar en el PAT de l'R3. El PAT és molt més que posar autobusos, implica moltíssimes coses més. Per posar un exemple, nosaltres seguim un procediment en el qual el primer que fem és dissenyar molt bé el que serien els recorreguts i les parades. Veure si els serveis han de ser parada a parada o hem de fer alguns serveis exprés que connectin alguns municipis directament amb la polaritat de destí més important. També analitzem les marquesines..., les parades, si han de tenir millor confort, com marquesines, si han de tenir lavabos. És el cas de l'R3, que vam acabar ubicant lavabos en algunes de les parades que tenim. D'acord, puc acabar o...? *(Remor de veus.)* Sí.

Capacitat i freqüència, no?, aquí estudiem molt bé quin és el dimensionament dels autobusos, quants necessitem per al servei habitual i per a reserva, quines freqüències podem donar intentant que aquestes freqüències siguin estables i de fàcil recordar per part dels usuaris. Analitzem també la demanda que necessitem de vehicles en reserva per afrontar les hores punta. Treballem també molt bé el que seria la coordinació. Intentem, intentem treballar molt bé el que seria la coordinació amb el servei ferroviari. És a dir, l'autobús ha de coordinar amb el tren, especialment quan el tren arriba. Potser a la tornada no ho pots fer igual de bé, però sí que quan el tren arriba, intenta coordinar molt bé amb l'autobús que sortirà en direcció a Barcelona, si estem a la Garriga. Intentem també fer protocols que intentin explicar molt bé als conductors què han de fer en el cas de que el tren tingui retards. S'ha d'esperar, no s'ha d'esperar, quant s'ha d'esperar en funció de la freqüència que té.

També treballem el tema de la informació a persones usuàries i, per tant, aquí treballem molt –tant com podem, tant com podem, perquè a vegades el temps tampoc no t'ho permet– però tant com podem ho treballem amb el territori, amb tots

aquells municipis en els quals afecta la reducció del servei, però també amb les plataformes. Intentem fer la comunicació prèvia als trens i a les estacions. Jo crec que això es va fer bé, crec que a l'R3, amb molta antelació, la comunicació digital i també tots els mapes i els horaris de pas dels autobusos per a cada una de les parades.

I aspectes de gestió del trànsit i suport policial, com seria tota la coordinació necessària amb els ajuntaments, policies a vegades locals o bé amb personal propi, per tal de facilitar l'encaminament de les persones usuàries cap al lloc on estaran els autobusos. Aquest és el cas claríssim a l'R3 de Fabra i Puig, que vam tenir també ajuda de la Policia Local de Barcelona.

I, per últim, el seguiment i ajustos, que és la part de la monitorització de com ha anat, que és la part en la que ens estem estrenant en el PAT de l'R3, però que hem d'anar millorant molt veient. A veure què ha passat amb els usuaris d'abans i amb els usuaris actuals per al final, treure conclusions i anar millorant en futurs PATs.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. I ara, seguidament i per ordre del número de diputats dels grups parlamentaris i els set grups, deixant el grup d'Aliança Catalana, que no és present, començaríem amb el grup de Junts per Catalunya. Per part de la diputada Toronjo, quan vostè vulgui.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Molt bon dia consellera, secretària i directora general per la compareixença i per l'exposició d'avui en aquesta comissió de Territori en un context que va molt més enllà d'una crisi ferroviària puntual. Compareixen, de fet, en un moment en què el país acumula tensions molt diverses en àmbits i sectors també diferents, en què el govern, a més a més, veiem com ha començat aquest 2026 sense transmetre la confiança, la credibilitat i aquesta direcció clara que hauríem d'acompanyar.

Aquesta setmana, el retorn del president Illa tampoc ha suposat el canvi de rumb que necessitem a nivell de país, consolidant una dinàmica de crisis successives.

Parlem de l'aspecte de l'àmbit ferroviari, però també podríem parlar d'altres elements com és l'educació, com és la pagesia, com és la pròpia sanitat. El país, per tant, viu en una acumulació permanent de conflictes, el que cal posar-hi fil a l'agulla i, per aquest motiu, des de Junts per Catalunya demanàvem, aquests darrers dies,

Fitxer 29i30CTH5

per exercici de democràcia i legitimitat en aquest propi Parlament, que el propi president sotmetés aquesta votació de confiança per tal de posar a votació aquestes diverses crisis que hi ha i que el país pateix.

Davant d'aquesta resposta, que ja anticipava tant el propi president, ahir, en una entrevista, o la pròpia portaveu del Govern, també n'exigim una compareixença urgent i necessària per donar explicacions i per aquest retiment de comptes davant del col·lapse que hi ha a Catalunya, amb respostes clares, amb decisions a l'alçada del moment, i, evidentment, sí, exercint sempre les competències d'aquest Govern, del Govern de Catalunya, que s'han d'exercir, hi insisteixo, sempre.

Però bé, li responc ja, senyor Nadal. Crec que avui fem un flac favor qüestionant a altres governs de no haver-les exercit quan vostès han necessitat d'un secretari d'estat per agafar les regnes i per poder donar resposta a aquesta crisi ferroviària.

I torno a l'inici d'aquesta compareixença, perquè crec que avui hi ha és suficientment temps com per analitzar la situació, com per retrocedir un any enrere, amb un ple monogràfic, amb aquest crit d'alarma de país que vam viure de la mà dels usuaris, de la mà de les plataformes.

Perquè fa pràcticament un any, hi havia aquest ple. com dèiem, sobre Rodalies, sobre infraestructures, i ja aleshores s'advertia, per part de la majoria dels grups, de dèficits greus, com són el manteniment, com són les inversions i com és també el model de governança.

Ja aleshores es presentaven, de fet, propostes d'acció molt clares, que van ser aprovades per la majoria d'aquesta cambra, explicant, doncs, les principals problemàtiques.

Però bé, vostès avui ens expliquen part de les receptes, de les solucions al problema com si fossin noves, quan ja havien estat prèviament aprovades per aquest propi Parlament.

No s'ha vist, per tant, un canvi, en el transcurs d'aquests darrers onze mesos, del que hauria de ser una política pràctica que haurien de prendre des del Govern, des de l'executiu, perquè ni ha hagut aquest gir estructural que s'esperava; ni s'ha activat un pla de xoc real; ni s'ha reforçat el control sobre l'operador; ni s'ha modificat el model ni s'ha executat amb rigor el calendari d'inversions compromeses, un cop més, per l'Estat.

De fet, podríem dir el contrari. Hem assistit a la consonància d'una empresa mixta que, lluny de representar aquest traspàs real que reclamava, pot acabar suposant la pèrdua del control del propi Govern de la Generalitat amb el 49,9 per cent.

Aquesta era, sense anar més lluny, la gran proposta amb la que es va iniciar l'any 2026, i veiem el recorregut de les darreres cinc setmanes com ha sigut aquesta crisi i aquest caos de la mà de Renfe i Adif.

Malauradament, però, no ha sigut fins que no hi han greus problemes, greus conseqüències, com els accidents que parlàvem en referència a l'R4, en referència a l'R1, que s'ha posat en risc aquesta seguretat dels passatgers, i que avui aconseguim que vostès facin autocrítica i es facin seva moltes de les propostes que portaven reivindicant.

Hi insisteixo, com li vaig dir a l'anterior compareixença, consellera, si vostès eren conscients d'aquest estat, això és una negligència. Els tècnics començaven amb la inspecció amb un total de vint-i-tres punts, ascendint, fins a la darrera dada, als 647.

Voldríem també saber el capteniment d'aquests punts, el calendari d'actuació, però, evidentment, també les inversions davant dels anuncis contradictoris que s'han donat en algunes de les compareixences.

Aquest símptoma d'abandonament durant tants anys és un problema que no va d'uns o d'altres, sinó que també vostès la tenen per responsabilitat davant l'any i mig que porten al capdavant d'aquest Govern. Per tant, també de fer-se seves aquestes propostes del monogràfic.

Després del col·lapse, per tant, el Parlament s'ha tornat a pronunciar. Ho hem fet, des de Junts, amb catorze propostes, però també amb propostes d'altres formacions, d'altres grups parlamentaris, amb mesures concretes; amb un reforç tècnic independent; amb una actuació immediata en els punts crítics, en la millora d'aquests plans alternatius.

Reclamant, sí, a Renfe i a Adif l'assumpció de tots els costos directes però també indirectes, siguin públics o siguin privats, aquests costos sobrevinguts que han perjudicat a l'economia del país, i denunciar, evidentment, també les empreses públiques estatals de Renfe i Adif als tribunals per aquests delictes de responsabilitat civil i penal davant la crisi de mobilitat viscuda i les seves conseqüències.

I no és només una declaració d'intencions. Si tots ens creiem aquesta cambra, si tots ens creiem aquest Parlament és un mandat democràtic vigent. Per tant, és responsabilitat i és voluntat política que vostès ho compleixin.

I aquí voldria formular-los una pregunta que crec que avui és important que ens la responguin. Si pensen complir amb el que ha votat aquesta àmplia majoria del Parlament. Si respectaran, per altra banda, la reprovació per segona vegada que s'ha fet de vostè, consellera, i portaran a Renfe i Adif als tribunals, tal i com hem votat.

Ara és, per tant, responsabilitat d'aquest Govern executar-ho, i també és responsabilitat dels grups que van rebutjar alguns dels punts estructurals que vam presentar des de Junts per Catalunya, com era la revisió del contracte amb Renfe, decidir si volen mantenir el model actual o bé volen formar part d'una solució que no atén a les qüestions més bàsiques i fonamentals dels usuaris.

Hi insisteixo, vam elaborar des del nostre grup parlamentari, des del nostre partit, un informe jurídic exhaustiu. Demanaria, si us plau, que fessin silenci per respecte a la resta dels grups parlamentaris, perquè, si no, es fa difícil de seguir el fil de la compareixença.

Vam elaborar un informe jurídic exhaustiu. Li vam lliurar. No en tenim resposta. Si bé és cert que vostè ha fet declaracions en diverses ocasions, consellera o secretari. Creiem que el Govern de la Generalitat té competència exclusiva sobre els serveis ferroviaris, que transcorri íntegrament per Catalunya.

Ho fem de la mà de la normativa europea, sense..., sobre l'obligació del servei públic, que ha de permetre revisar o rescindir contractes si hi ha incompliments greus, de la mà del reglament europeu de drets dels passatgers, que obliga l'operador a garantir aquesta assistència, informació i regularitat, i si hi ha incompliments essencials que afecten a la qualitat, afecten a la informació, afecten la regularitat, a la seguretat, hi ha base jurídica per poder actuar.

Per tant, continuar amb l'actual model no és una imposició legal; hi insisteixo, és una decisió política. I crec que estan en condicions de poder, doncs, analitzar-lo des d'aquest Govern.

De la mateixa manera que la proposta de rescindir el contracte amb Renfe i Adif a atorgar la gestió a Ferrocarrils de la Generalitat és viable, perquè Ferrocarrils de la Generalitat té un historial d'excel·lència, de fet, vostès l'han reconegut, de puntualitat, de bona gestió, però també, de cara als usuaris, de satisfacció, amb un notable, envers a un suspens davant de Rodalies.

Una qüestió de voluntat. I per això mateix també els hi pregunto si pensen estudiar amb rigor tota aquesta documentació que hem facilitat i per respecte als usuaris, per respecte a les plataformes i a totes aquelles persones que s'han vist afectades aquestes darreres setmanes.

El model de Junts l'hem explicat àmpliament. Que Renfe i Adif compleixin amb les inversions promeses amb aquest dèficit, amb aquest calendari previst, amb aquest traspàs, que sigui integral, sigui complet i que sigui, evidentment, amb un servei de qualitat, amb una gestió que depengui de Ferrocarrils i no depengui de Madrid, i, a més a més, també amb actuacions clares que massa sovint han fet tard i han provocat aquesta manca d'actuacions pendents.

I voldria posar alguns exemples. Vostè s'hi referia, la directora general, amb algunes de les planificacions dels propers mesos, amb aquesta manca d'accessibilitat en moments concrets i puntuals, a ascensors, a escales mecàniques, aquesta renovació dels usos de les estacions.

Però podríem parlar avui també de la gestió dels plans alternatius, com el tall del túnel de Roda de Berà, que ha afectat el transport del sud del país. Els nous trens, aquests nous trens i aquesta gran promesa que avui, de nou, ens porten en aquest

Parlament i que s'iniciaria a l'R1, però el més calent és a l'aigüera, i no hem vist que aquests trens siguin una realitat. I voldríem saber-ne també el seu calendari.

I no menys important, també els estudis ferroviaris, perquè fa uns mesos, aquest propi Parlament, aquesta pròpia Comissió de Territori i Habitatge va aprovar una proposta de resolució del nostre grup parlamentari per implementar nova formació professional, no només a Vilanova, sinó també a Mataró, per tenir els mecanismes necessaris, però tenir també el personal, els joves, les noves generacions formades en sectors estratègics com són el ferroviari.

Per tant, avui la pregunta és molt clara. El proper curs hi hauran aquests estudis ferroviaris a Mataró, com es va comprometre el grup que dona suport al Govern?

I vaig avançant amb altres elements que també són claus en aquesta jornada. Avui vostès ens presentaven aquest pla de Rodalies amb l'evidència de tot plegat, amb un pla inicial 2020-2030 que s'ha hagut d'actualitzar amb urgència en aquest nou període 2026 fins al 2030. S'ha fet de forma accelerada, podríem dir que tard.

Un pla que, per cert, es centra eminentment en tapar forats, forats d'anys de desinversió que hem, doncs, explicat en reiterades ocasions, i només amb cinc quilòmetres de noves vies.

Però fixi's, si mirem enrere, mirem els darrers últims vint-i-cinc anys, veiem com a Madrid s'han pogut inaugurar fins a vuitanta-quatre quilòmetres de via i, en canvi, a Catalunya, zero. Per tant, hi ha molta feina per fer i hi ha, doncs, evidentment, el compromís d'aquesta cambra perquè sigui una realitat.

Però, sobretot, voldríem preguntar-los també avui, i davant d'aquest calendari poc fiable, quan estarà resolt el caos actual. Seran mesos, seran anys? Amb aquest pla de Rodalies no hi ha una solució eminent.

Només veiem exemples de les darreres setmanes d'obertures, reobertures, tancaments d'algunes línies, de nou, aquesta setmana, el passat dissabte, de l'RL4. Unes hores després, es tornava a tallar aquest tram.

Quina credibilitat, per tant, de gestió de lideratge podem donar a la seguretat dels usuaris que pateixen aquestes conseqüències? Perquè fa massa temps que insistim d'un pla integral. Un pla integral que no només ha de contemplar la línia ferroviària,

sinó que també ha de tenir en compte aquests busos interurbans, Exprés.cat. El que sí que feia referència per part de la directora general que veiem com són una solució imminent en aquest període transitori, però que, en tot cas, davant de línies col·lapsades i davant la falta de busos, s'ha posat sobre la taula com és una alternativa eficient, com és una alternativa que pot vetllar per la qualitat en el servei.

I voldríem, doncs, en aquest sentit, també preguntar-los de forma immediata, i també davant de l'anunci de que perllongaran aquests més de dos-cents busos que oferiran el servei alternatiu.

Perquè la xarxa Exprés.cat és, en aquest sentit, un dels plans alternatius dels talls ferroviaris que ha evidenciat, com dèiem, aquesta execució i ha dimensionat un servei necessari.

De la mateixa manera que la xarxa hauria de comptar també amb un servei de mitja distància per coordinar, per cobrir trajectes de diferents recorregut, i això ha de passar perquè les bonificacions que hi hagi al transport ferroviari de passatgers siguin les mateixes a tot el país i deixem de generar diferències territorials, amb abonaments que podrien ser de vint euros a Barcelona, i a la resta del país, a la resta de demarcacions, de fins a noranta-dos euros.

Així, per tant, avui també els hi podríem preguntar sobre aquesta integració tarifària important en diferents [#12:05]temes territorialitzades, però que sovint sembla que no acabin de tenir aquesta relació directa, necessària i urgent per abordar la situació.

I vaig acabant, perquè davant d'aquests projectes estratègics, cal plantejar noves línies, però també el redimensionament d'altres que actualment es troben sobre la taula.

Parlo de la línia R3, amb aquest desdoblament, amb aquest retràs, amb les fases successives que haurien d'haver-hi al llarg del 2030, al llarg del 2040, des del desdoblament definitiu del tram Barcelona-Ripoll, però també de trams com la Garriga, Centelles, Montcada, Parets, Vic, Torelló, Torelló-Ripoll. I potser caldria també recuperar altres vies desviades en desús en el tram transpirinenc de Ripoll i de la Tor de Querol.

Però amb tot això, el Corredor Mediterrani també té un paper cabdal, perquè necessita aquest d'ample europeu exclusiu per a mercaderies i un corredor prelitoral allunyat de nuclis urbans, recuperant el projecte de l'Eix Transversal Ferroviari. Voldríem conèixer també el capteniment d'aquesta línia.

I, amb tot plegat, incorporant, alhora, la realitat climàtica. La regressió del litoral ha posat en risc línies com la R1 aquestes darreres setmanes. Hi han solucions a curt, a mitjà i a llarg termini, però, en tot cas, cal adaptar i cal abandonar, no hem d'abandonar, perdó, i hem d'anticipar-nos a aquesta situació, aquesta vulnerabilitat que és estructural.

Ens trobem, per tant, davant d'un moment decisiu, i podem optar per dues vies. O bé transformem el model de manera important, estructural, real, revertint aquest dèficit acumulat i que vostès han constatat a dia d'avui, i que tampoc ens hem de conformar amb aquest setanta-set per cent del compliment, o bé es consolida una decadència progressiva, que no és la que volem abocar al futur del país.

Per tant, aquest Govern necessita de la confiança, consellera, i no es pot permetre anar més tard.

I ja acabo. Gràcies.

El president

Moltes gràcies diputada Toronjo. I ara, en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Diputades, diputats, consellera, secretària i directora general, i tot l'equip del departament que avui ens acompanyen. Gràcies per l'exposició, per les seves explicacions.

Avui acumulem, i, de fet, en els temps es veu, acumulem tota una sèrie de sessions informatives i de sol·licituds de compareixences dels diferents grups en diferents àmbits, però que tots van a parar al mateix lloc, i és que fa massa temps que en aquest país la ciutadania viu instal·lada en una normalitat indigna del

Fitxer 29i30CTH6

perquè no només parlem de números, no parlem de trens, parlem de persones, persones que estan avesades a sortir de casa una, dues, tres hores abans del que ho farien de normal si el sistema ferroviari fos fiable per anar a la feina, per anar a estudiar, per anar al metge o per un moment d'oci que puguin mantenir. Persones que fins i tot han canviat de lloc de residència perquè no poden permetre's arribar sistemàticament a la seva feina tard cada dia, o no poden arribar a les cites mèdiques i que, per tant, acaben decidint moure el seu lloc de residència. Persones que perden hores i hores en trens que s'aturen al mig del no-res i que, a més a més, la informació que els arriba és molt «sesgada». Per tant, és evident que com a país tenim un problema, fa dies que en aquest Parlament ho debatem, fa anys que els usuaris es queixen d'això i per tant, és imprescindible poder continuar avançant i donar solucions.

Només esmento un parell de xifres que venen d'una resposta parlamentària. Incidències destacades primer semestre del 2025: 175 incidències greus a la xarxa, milions de passatgers afectats, 90.000 minuts de retard –més d'11.000 hores–, hi apareixen, evidentment, totes les línies. O només aquest matí, dades que avui una de les plataformes d'usuaris penjaven: incidències d'avui, 20, 465 aquesta setmana, vuitanta-dos per cent de serveis amb afectació –parlem d'aquest matí a les 9:08–, 18 línies afectades... Des d'aquí, primer vull reconèixer l'enorme feina que fan les plataformes d'usuaris, tant per transmetre moltes vegades molt millor del que ho fem els organismes oficials les situacions d'incidències que pateix la via, agrair la feina amb la informació que faciliten i amb les aportacions que fan amb plans alternatius o fins i tot amb propostes per millorar el servei, perquè al final és una cosa absolutament necessària per a tota la ciutadania.

En tot cas, el sistema és evident que fa moltíssims anys que falla i només va faltar que arribés l'accident de Gelida el 20 de gener, amb una gestió posterior, que també n'hem parlat a bastament, i que no ha sigut bona per part del Govern, perquè la xarxa acabés d'esclatar absolutament. De fet, vam acabar deixant un país absolutament aturat i això, ja els ho he dit en diverses intervencions, no és una casualitat, és el resultat de dècades de desinversió els responsables directes de la

qual són Renfe i Adif, sota tutela del Ministeri de Transports. Aquest accident que va succeir, però tota la casuística que ens passa cada dia, no és un fet aïllat ni és imprevisible, és clarament la conseqüència d'un abandonament sostingut que ens ha deixat amb infraestructures envellides, amb sistemes de seguretat obsolets, amb talussos precaris, amb drenatges que no funcionen, perquè, insisteixo, el manteniment durant anys i panys ha sigut vergonyant, i per tant, el que hem patit és un infrafinançament prolongat i volgut.

I els poso també quatre xifres: del 2010 al 2023, un 50,3 per cent d'execució del pressupostat a Catalunya, amb xifres del Ministeri i l'IGAE, xifres més altes que les que deia la consellera, perquè aquí hi afegeixen dades d'alta velocitat, per això hi ha aquest decalatge d'aquest percentatge. Del 90 al 2018 Madrid s'endú el 47,8 per cent de la inversió d'Adif, mentre que Barcelona arriba al setze per cent, i tampoc són dades d'Esquerra, són dades de l'Airef. Per tant, la situació en la que som avui en dia és una situació en la qual ens hi ha portat molts anys de desinversió, no sé si volguda –jo diria que sí– però evidentment absolutament coneguda i practicada des dels governs de Madrid. I per això els hem demanat en les diferents compareixences que hem fet, consellera, que no facin de parallamps del Govern de Madrid, no pot ser que, com va passar del 20 de gener fins al 3 de febrer, ens va costar reconèixer públicament que la xarxa de Rodalies estava en una situació lamentable i pitjor del que es pensaven, cosa que ara ja fan sense gaires complexos. Entre altres coses perquè ens va ser molt sorprenent, i especialment als usuaris que ho pateixen cada dia, veure com el Govern trigava tants dies a constatar una cosa que tothom tenia claríssimament.

Com els deia abans, hi ha responsables clars d'aquesta situació que són Renfe, que és Adif, que és el Ministeri de Transports del Govern de l'Estat, i tenim clar que el Govern de l'Estat no hi és. Després de moltíssims dies va arribar el secretari, però ni hem vist el ministre Puente, ni hem vist el president espanyol en aquest país, no l'hem vist a Catalunya, i no l'hem vist davant d'una situació que ha aturat el país, que ha aturat les persones que havien d'anar a treballar, que havien d'anar al metge, que ha aturat l'enviament de les mercaderies de les empreses, i no han aparegut. L'any 2007 –imagini's quina perspectiva– l'any 2007 sí que va venir el president Zapatero a donar la cara aquí, amb una situació que el mateix president Montilla ha dit aquests

dies que era molt millor que la que estem patint en aquests moments. Miri quin futur ens espera si des de Catalunya no fem la feina que pertoca. El pla de Rodalies del Zapatero del 2008 al 2015 deia que la previsió d'inversió seria de 4.000 milions; es va executar un 13,5 per cent. El pla de mesures urgents posteriors d'en Rajoy, del 2013 al 2015, previsió, 306 milions; execució, quatre per cent. Per tant, és evident, consellera, que des d'Esquerra Republicana tenim claríssim que només des de Catalunya s'instaran les solucions per a la nostra ciutadania i ens cal que el Govern de Catalunya defensi els seus interessos i no estigui supeditat a salvar els seus companys de Madrid, que estigui concernit amb la nostra ciutadania.

I no n'hi ha prou amb el que ahir deia el president Illa a l'entrevista de TV3 i que avui, a Catalunya Ràdio, un periodista en la seva columna resumia molt bé la seva intervenció amb tres paraules: feina, seny i col·laboració amb el Govern de Madrid. Home, feina i seny se li pressuposen al Govern de la Generalitat, jo crec que se li pressuposen a tots els diputats i diputades que ha de ser aquest el marc de la tasca que fem; i la col·laboració amb el Govern de Madrid, li acabo de donar les dades del que serà si el Govern de Catalunya no hi és. Per tant, consellera, plantin-se davant de Renfe i Adif, defensin el país, els catalans i les catalanes no podem liderar una crisi si estem subordinats al responsable del problema.

I sabem, i ho tenim claríssim, que la crisi que estem vivint no es resol d'un dia per l'altre i que no hi ha receptes màgiques. Sabem que defensar que Ferrocarrils de la Generalitat pugui assumir immediatament la prestació del servei no és realista i nosaltres volem ser realistes, no volem fer volar coloms. Si des del 2009, quan la Generalitat és titular del servei, o Convergència o Junts han estat al davant del Departament de Territori durant 12 anys i amb tots aquests anys no han estat capaços de fer que Ferrocarrils assumís Rodalies, nosaltres estem segurs que no és un problema que no en tinguessin la voluntat, és que no és fàcil, i voler fer creure que ara això ho farem immediatament no és creïble. Per tant, nosaltres sí, volem solucions realistes que solucionin els problemes de la ciutadania i per tant, volem que el Govern de la Generalitat de Catalunya gestioni tot el que passa a Catalunya. Som independentistes per definició i, per tant, ho volem tot, i això vol dir governar Rodalies, i una solució és un entenem el nostre punt de vista i és clara, i és el traspàs integral de Rodalies. Ja ho farem nosaltres.

L'any 2023 el Govern de la Generalitat i el Govern de l'Estat van acordar el traspàs integral de Rodalies com a mecanismes per solucionar la crisi sistèmica de Rodalies. Es va acordar la solució dels deutes pendents amb la Generalitat, es va acordar el traspàs de la infraestructura on majoritàriament hi transcorre el servei de Rodalies R1, R2, R3, R4, R16, i es va acordar la constitució d'un nou operador ferroviari sota comandament de la Generalitat que ha de substituir l'actual.

I no me'n puc estar, secretari Nadal, els plurals majestàtic quan es critiquen anteriors governs, per no dir algú en concret, i dir que el seu govern vol actuar perquè som competents i perquè fa molts anys que no es feia, ja li dic que Esquerra Republicana no ens sentim absolutament concernits amb aquesta afirmació. Si arriben cent trens és perquè hi ha hagut un govern que ho ha fet, si hi ha un traspàs de Rodalies sobre la taula és perquè algú ho ha provocat, si vostè parla d'ascensors i escales mecàniques que ara funcionen, miri, l'hi dic, jo vaig reclamar com a alcaldessa la de Gelida el 2021; va arribar al 2025..., 24-25, finals del 24, 25. Per tant, és evident que no és només de la feina d'un any, sinó que algun govern anterior, i en aquest cas els d'Esquerra Republicana, diguem que una feinada ha fet.

En tot cas, vostès reclamen un gran acord de país per a Rodalies, d'on som-hi n'estem absolutament concernits, però aquest acord ha de tenir unes bases sòlides, ha de tenir unes bases que recullin tot un seguit de punts que ja els hi va dir la nostra portaveu, la diputada Ester Capella, en el Ple, però que a nosaltres ens semblen absolutament imprescindibles. Primer ha de tenir el dret de la mobilitat com un dret essencial per a la vida quotidiana de les persones, i per tant, l'hem de garantir amb seguretat, amb fiabilitat i amb un servei públic de qualitat i sostenible.

Segon, hem d'accelerar el desplegament de la nova operadora ferroviària de Rodalies a Catalunya, dirigida des de Catalunya, per tal que de manera progressiva vagi substituint l'actual operador de rodalies, i ens sembla –i els ho he dit tota aquesta intervenció– absolutament imprescindible. També ens cal accelerar el traspàs de les infraestructures previstes a l'acord de traspàs integral de Rodalies perquè, secretari Nadal, vostè deia que volen..., que som competents perquè som titulars del servei, que no vol dir que tinguem la competència plena sobre el servei ferroviari, perquè mentre no tinguem la capacitat de tenir les vies, els trens, etcètera,

tot el que ara en aquests moments gestiona Adif, no tindrem la capacitat de decidir tot el que vulguem sobre els trens a Catalunya. Per tant, accelerar el traspàs de les infraestructures.

Quart. Hem de garantir el transport de mercaderies per fer-lo compatible amb la competitivitat econòmica i amb la descarbonització. No pot ser que ens trobem davant talls que deixen tancats els ports de Barcelona o el Port de Tarragona, necessitem garantir les mercaderies i necessitem com més possible que aquestes mercaderies vagin per via ferroviària, que també ens ajudaran a descol·lapsar les carreteres.

Cinquè. El Govern ha d'executar íntegrament el cent per cent del Pla de Rodalies 2020-2030. Acabem el quinquenni, anticipem el segon, i fem-ho amb una planificació clara, amb un calendari públic, accelerant la reposició d'actius que venen de molt enrere i que tenim moltíssima feina a fer, sobretot amb reforç preventiu d'aquest manteniment que ens ha portat a la situació actual.

Sisè. El Govern de l'Estat ha de ser transparent amb les dades d'execució de la inversió prevista. N'estem farts de trobar-nos al cap d'anys percentatges d'inversió dramàtics. Per tant, volem transparència en aquest sentit i que ens expliquin com va el pla.

Setè. Hem d'accelerar l'entrada en servei dels nous trens previstos per al 2026. Hem de retirar els més obsolets i desplegar un pla de renovació de la flota, juntament amb la construcció de tots aquells que ja venen en camí.

Vuitè. Cal millorar els sistemes de comunicació cap a la ciutadania. Els ho deia abans, sovint les mateixes plataformes tenen sistemes més fiables per als usuaris d'informació, per tant, això ho hem d'entomar des del Govern.

Novè. Hem de reforçar de manera estructural el transport públic alternatiu per carretera, perquè a hores d'ara, davant la situació ferroviària d'afectació, és absolutament imprescindible.

I desè. Renfe ha d'establir uns mecanismes de compensació econòmica automàtica per a les persones usuàries. No pot ser que, a més a més, tens un servei que no et funciona, quan has d'anar a reclamar alguna cosa sigui una aventura per als usuaris.

Per tant, això, imprescindible, perquè aquest acord nacional, que entenem que ha de ser de país i que nosaltres hi serem, saben que hi som i que treballem dia a dia perquè ens sembla un servei absolutament imprescindible. I a més a més, fins ara jo he parlat de manteniment perquè ara és la urgència que ens persegueix, però no només manteniment, sinó també volem més tren. En democràcia no s'han construït fora de l'AVE kilòmetres de tren en aquest país, volem el desenvolupament dels trens tramvies perquè semblen imprescindibles aquest transport ferroviari al voltant de certes conurbacions urbanes amb una gran mobilitat per part de les persones. Volem un eix transversal ferroviari que tregui de l'R4 aquest corredor mediterrani, aquestes mercaderies, i a més, faciliti tot el transport de la Catalunya Central, de persones i també de l'Anoia cap a l'àrea metropolitana. Un tren orbital que tregui la pressió de que tot ha de passar per Barcelona i que permeti aquest *by-pass* per una segona corona i que agilitzi tota aquesta situació. I evidentment, reforçar el paper de la Generalitat mitjançant Rodalies i l'Ifercat amb les encomanes de gestió per executar les obres, garantint que si no és l'Estat, que sigui la pròpia Generalitat qui pugui tirar-les endavant, etcètera.

I acabo fent un parell de preguntes. Primera, no m'havia plantejat fer cap pregunta concreta d'un servei, però just abans d'entrar aquí em trucava un alcalde i em deia: «Ja que teniu aquesta intervenció, estaria bé que avui ens poguéssiu preguntar...» –perdó, perquè estic buscant-ho perquè, com els deia, m'ha trucat just entrant cap aquí..., pam, pam, pam..., i porto tants papers que ara ja no sé on ho porto. Bé, el tall de Riba-roja, els alcaldes d'allà ens demanen informació concreta. No saben exactament l'afectació que està havent-hi, no saben exactament quines són

Fitxer 29i30CTH7

sobretot tots aquests serveis substitutoris que ha fet la Generalitat, aquesta assumpció del tall de la C-32 quin cost representa per a la Generalitat i, sobretot, un cost que entenem que ha d'assumir, només faltaria, l'Estat, que és qui, mitjançant la fallida de les seves infraestructures, fa que la Generalitat de Catalunya hagi d'assumir tot aquest servei.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Llop. I ara, en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller. Quan vostè vulgui.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, senyor president. Vull agrair a la consellera, al senyor Nadal i a la directora general aquesta exposició. I dir-los que em partiré el temps amb la diputada senyora García, eh?, perquè jo abordaré el tema de rodalies i les incidències i ella tot el que és el transport alternatiu i també el que són els ascensors, no?

Des d'aquesta visió, tornem a debatre sobre el tema de les rodalies. Catalunya està absolutament col·lapsada. Des del Grup Popular demanem una acció conjunta de mobilitat al departament, perquè rodalies és la columna vertebral del transport públic a Catalunya. Però sí que és cert que hi ha una altra part, que són els embussos permanents en les autopistes, autovies, entrades a la ciutat de Barcelona, que generen un malestar permanent i constant de retards d'hores i hores i hores – trajectes de vint minuts es fan en dos hores, trajectes de dos hores es fan en quatre hores–, i això és inassumible, inassumible per a la gent que ha d'anar a treballar, per a la gent que ha d'anar a estudiar. I aquesta situació, aquest caos permanent, genera un malestar i una pèrdua de més hores i de cost econòmic impressionant. Per tant, des d'aquesta visió, des del Grup Popular el que sí que li reclamem són accions determinants a l'hora de facilitar el que és tota la via del transport.

Rodalies, naturalment, segueix absolutament col·lapsada. Des del Grup Popular sempre hem manifestat que s'ha normalitzat governar rodalies basats en l'emergència permanent. No es prioritza l'estructura de rodalies i ja no hi ha un manteniment preventiu del risc. Perquè sí que es parla molt d'inversió, però no es parla de com s'inverteix ni si on s'inverteix és qüestió prioritària o no. Des del Grup Popular, les inversions a rodalies han de tenir un caràcter integral, però s'han de planificar bé i, sobretot, s'ha de prioritzar tot el que és la part preventiva de la part del manteniment, perquè, si no, entrem en negligència.

En aquest sentit, dir-li que el detonant de l'accident de Gelida va ser el detonant que va posar de manifest el mal estat de tota la xarxa de rodalies –ho vam comentar l'altre dia. En aquest sentit, també s'han comentat, no?, les incidències que hi han

hagut, acumulades, durant tots aquests anys. I aquestes incidències, traduïdes en la reducció de velocitat, que han arribat... Tenim informació de línies amb una acumulació important. Per exemple, a tot el que és l'R2 sud ens consten setze senyals de perill per obres d'emergència en via única. L'R4, de Manresa, quinze, amb quinze terraplens, setanta-sis trinxeres inestables. La regional sud, divuit senyals de perill, vull dir, entre l'R1 i l'R3, vint-i-dos senyals de perill. Tot això és fruit d'un abandonament i d'una negligència, perquè en molts plans ja constaven aquestes necessitats. Tota la part del Garraf està en els plans de l'any 20.

Per tant, nosaltres des d'aquí el que demanem és una auditoria completa. Vostès aquí ens han traslladat les incidències o les zones de perill que hi ha, però volem demanar una auditoria completa d'on estan tots aquests punts crítics, quina és la inversió que s'ha de fer en cada un d'ells, quin és el calendari d'execució i quina és la previsió per resoldre aquesta situació a curt termini. Hi han una sèrie d'obres que són més de caràcter estructural. També, una de les causes primordials que hi ha de tota la xarxa de rodalia és la poca capacitat dels túnels de Barcelona. Això és una qüestió que posa el límit i tensiona molt totes les rodalies. En aquest sentit, el calendari del tercer túnel per a la ciutat de Barcelona es va posar de manifest en el debat de rodalies que vam fer fa uns mesos. És imprescindible descongestionar tota aquesta zona, perquè qualsevol petita incidència té una dimensió en tot el que és la xarxa, i això qüestiona molt tot el que és la qüestió de la viabilitat. Però ens preocupen molt tots els criteris..., els punts crítics, no?, perquè es gestiona molt d'una manera reactiva: es repara després de la fallada, i nosaltres considerem que el que s'ha de fer és abans.

S'ha parlat de les inversions, i nosaltres, per exemple, tenim dades que, dels 607 milions d'euros, només un 9,5 per cent es van destinar a prevenció, es va destinar a manteniment d'infraestructures. Es prioritza el que són les extensions i qüestions de caràcter necessari, o soterraments, que són necessaris, però quan s'ha de fer una inversió, primer és la inversió, perquè aquí està en risc la seguretat de les persones. I tots tenim informació –i vostès, per descomptat, més que ningú– del que diuen els maquinistes, que estan advertint constantment de tots aquests riscos. I molts maquinistes et diuen que, encara que no hi hagi una limitació de velocitat, ells redueixen la velocitat quan consideren que algun punt pot ser crític, i això fa que a

sobre tinguin una càrrega i una pressió addicional per garantir el que és la seguretat i el bon trajecte i la seguretat de tots. Per tant, des d'aquesta visió, nosaltres el que sí que li demanem és saber exactament quins són els punts crítics en total, no només de les vies, sinó dels talussos, de l'estat de tota la xarxa que afecta el que és el bon trànsit de les rodalies.

El percentatge de la xarxa que està sotmès a inspeccions extraordinàries, quin percentatge és? En aquest sentit, quina és la periodicitat de revisió del que és tota la xarxa? Si només és a instàncies de queixes per part dels maquinistes o hi ha prèviament una previsió de revisar el que és la xarxa, no? I quina és la classificació dels riscos tant per l'erosió del litoral com pels episodis de pluja. Perquè el que nosaltres volem saber és l'estat real de les infraestructures, quants trams generen actualment sota limitacions de velocitat reals de caràcter estructural i per quins conceptes i per quines qüestions, no?, i quin és el cronograma d'obres que tindrem i quin és el horitzó que tenim per eliminar totes les restriccions estructurals.

Perquè el Grup Popular sabem les causes. És cert que s'ha parlat de manteniment, de més o millor manteniment, però el que volem són solucions i el que volem és que el departament actuï amb la màxima celeritat, amb la màxima capacitat estructural, d'acord, naturalment, amb Adif i amb Renfe, per resoldre aquests problemes i tenir un cronograma que realment es compleixi. Quina és la inversió que ha d'aportar la Generalitat, quina és la inversió que ha d'aportar l'Estat i quin és el compromís real d'inversió per part de l'Estat que, veritablement, s'executi en el temps previst. Perquè si no, al final, les resolucions dels problemes, en aquest cas tot el que és la seguretat, es retarda, i això és, *vamos*, el caos permanent de la gestió que s'està fent.

Vostès han parlat d'increment de trens; és necessari –un 54 cinquanta-quatre per cent, si no recordo malament. S'ha de renovar molt la flota, però també hi ha gent que et diu que ja no caben més trens a les vies, que hi ha una saturació important i que no hi ha capacitat per a més trens. Per tant, quina és la previsió d'ampliació que tenen previst fer? I una qüestió també molt necessària de pedagogia, no?, en el territori, perquè moltes accions no es volen, i aquí estem en aquesta comissió, en moltes comissions, demanant la cessió dels terrenys d'Adif a l'ajuntament per fer no sé què. Que no dic que a vegades no sigui necessari, però aquests terrenys s'han

d'utilitzar, no?, per fer els tallers de manteniment i s'han de fer repartits per tot el territori, perquè és que si no, al final, anem anul·lant vies de tenir infraestructures i no tenim la infraestructura necessària i adequada per veritablement donar resposta a tota la part de tota la nova inversió de vies i tota la nova inversió de trens.

També, en el debat, vam posar de manifest la incapacitat o la dificultat que hi ha per tenir nous maquinistes, i que molts maquinistes de seguida doncs demanen el trasllat quan estan a Catalunya, i això genera una insuficiència de personal que posa en risc i en tensió tot el que és el sistema, no? Per tant, des d'aquesta visió també tots aquests plans per facilitar la formació i després també les bones condicions perquè realment els maquinistes estiguin segurs, no?, perquè una part important dels maquinistes, la seva queixa és la seva seguretat, però sobretot la seguretat de tots els passatgers, no? Per tant, des d'aquesta visió, nosaltres els hi demanem sobretot indicadors, periodicitat, prevenció i accions concretes respecte de totes aquestes qüestions.

I, després, ja acabo amb el nou pla, que nosaltres veiem que és un pla estratègic que al final es complementa per definir aquest nou model ferroviari com a columna vertebral de la mobilitat quotidiana. L'estructura de governança veritablement millorarà el que és el sistema o no? Perquè, com s'organitzaran totes les competències? Nosaltres ja li hem dit que considerem que no s'ha de cedir rodalies. Vull preguntar-li: vostè, consellera, considera que tenim capacitat des de Catalunya per assumir tota aquesta gestió amb tota la inversió que hi ha? Nosaltres hi estem en contra. Nosaltres pensem que el que hi ha d'haver és una bona coordinació i una bona governança alineada, en línia, i no necessàriament això ha de passar per un traspàs. Per tant, des d'aquesta visió, nosaltres entenem això.

I ara li passo la paraula a l'Eva, eh?, senyora García.

Gràcies.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, companya diputada. Gràcies, president; gràcies, consellera; gràcies, secretari, directora general. Bé, jo em centraré més en lo que és el pla de transport alternatiu del desdoblament de l'R3 i també en el tema de les avaries dels ascensors i escales mecàniques.

I aquest tercer pla alternatiu per suplir la falta de trens a l'R3 durant les obres del desdoblament nosaltres considerem que no és la solució adequada. De fet, s'estan veient doncs les queixes que hi ha, i és la prova definitiva de que probablement aquest Govern tampoc no tenia una planificació seriosa doncs per abordar aquesta obra tan important. Parlem de l'R3, una línia que transporta prop de 6 milions de viatgers a l'any i que connecta Osona, el Vallès Oriental amb Barcelona. I durant uns mesos, probablement setze mesos, aquest tall entre Parets del Vallès i la Garriga doncs deixarà milers d'usuaris pendents d'un sistema alternatiu que, sota el nostre punt de vista, no funcionarà. I, de fet, doncs, què és el que ofereix aquest tercer pla? Doncs més autobusos, sí, però probablement insuficients. Coordinació horària real doncs segurament no garantida. Connexions directes i àgils, probablement doncs tampoc, no? La gent haurà de sumar, per tant, trenta, quaranta o fins i tot seixanta minuts més en el seu trajecte diari, i això doncs són hores de vida perdudes cada dia, cada setmana, cada mes, hores que no tornen i que la gent perd.

Però és aquest problema un problema que no comença, diguem-ne, amb les obres; comença doncs, diguem-ne, bastant abans d'aquest tall, no? Perquè hem de recordar algunes dades, i és que rodalies mou més de 110 milions de viatgers a l'any a Catalunya i la puntualitat ha estat darrerament per sota del noranta per cent en múltiples períodes, amb incidències gairebé diàries i acumulades. I, per tant, hi ha centenars de limitacions temporals, com ara es deia, de velocitat per l'estat de les vies, no?

I, mentrestant, doncs, a les estacions la situació també és molt preocupant –vostè ho deia, senyor Nadal. Prop de la meitat dels ascensors i escales mecàniques van registrar incidències repetides i recurrents en els darrers mesos, si bé és veritat doncs que últimament algunes s'han arreglat, però tampoc ho ha concretat. I sí que li volíem preguntar, senyor secretari, amb relació a l'estació de plaça Catalunya, per exemple, passeig de Gràcia, Sants i Clot-Aragó, on les escales mecàniques estaven absolutament deficitàries i en molt mal estat. Quin és l'estat actual i el calendari que vostès tenen previst per tal de que estiguin totes arreglades d'una vegada? Dispositius fora de servei durant setmanes o durant mesos, estacions que es converteixen en trampes per a persones grans i per a persones amb mobilitat reduïda o per a famílies amb cotxets de criatures.

I vostès doncs ens parlen de modernització. Doncs, bé, modernització amb ascensors espatllats, amb trens que s'aturen, amb vies que obliguen a reduir la velocitat, amb un tercer pla, sota el nostre punt de vista, encara improvisat. El que hi ha, per tant, és, també en això, una falta de manteniment. Ho hem vist darrerament: falta de manteniment en vies, en trens, en talussos, en carreteres. Avui hem llegit també doncs manca de drenatge en l'accident, malauradament, de Gelida. Per tant, això també és una manca de manteniment en els ascensors, en les escales mecàniques, perquè el que s'havia de fer, doncs, no s'ha fet durant aquests darrers temps. I, per tant, esperem que vostès, a partir d'ara, doncs resolguin allò que des del nostre punt de vista no hauria d'estar d'aquesta manera, no?

Perquè, i tornant a l'R3, el problema no és només l'R3; és la cultura seva de la improvisació, és esperar que hi hagi una crisi per reaccionar i és anar sempre a remolc. Perquè aquesta R3 doncs no és una línia secundària: és l'eix vertebrador de comarques senceres. I, mentre durin les obres, vostès, doncs, no poden condemnar milers de persones a un viacrucis diari, ho torno a dir, doncs, perden minuts i hores del seu temps, molt valuós. I no val a dir doncs que tot és culpa històrica d'altres governs. Sí que és veritat doncs –vostè ho deia, senyor

Fitxer 8

Nadal, de la manca de gestió, de la manca d'inversió que s'ha fet, sobretot, especialment a Catalunya des de l'any 2010, que això nosaltres ho podem compartir. Però també és veritat que vostès han tingut responsabilitats en els darrers governs de Catalunya i, per tant, alguna cosa també vostès tenen de responsabilitat. I, de fet, ja porten pràcticament... aviat farà dos anys que estan en el Govern català, no? Per tant, alguna responsabilitat també tenen vostès, socialistes.

I mirin, nosaltres els hi demanem tres coses molt clares. En primer lloc, un dimensionament real del servei alternatiu amb garanties contractuals i un reforç suficient d'autobusos en hores punta per a aquesta R3. En segon lloc, un pla de manteniment urgent per a les estacions, ascensors i escales amb un calendari públic de reparacions.

En tercer lloc, un sistema d'informació transparent amb dades setmanals de puntualitat, amb incidències en temps real del trajecte durant el tall, perquè la gent, ho torno a dir, està cansada, cansada de pagar un servei que no funciona, cansada d'excuses, cansada de problemes que sempre continuen i no s'acaben de solucionar.

I, finalment, senyor Nadal, els robatoris i els delictes i robatoris de coure. Vostè deia, doncs, que havien instal·lat, que s'estaven instal·lant una sèrie de tanques i una sèrie que... i també actuen uns drons per evitar que es produeixin. Però, malauradament, s'han d'enfortir encara més aquestes mesures perquè s'està veient perfectament que no funcionen. De fet, aquesta passada matinada hi ha hagut un robatori de coure a les vies del tren al seu pas per Montcada - Mas Rampinyo, i ha estat la Policia Local de Montcada i Reixac que ha produït aquesta detenció.

Senyor Nadal, la Policia Local, que vostè no n'ha fet menció, però que té una extraordinària feina, que ha fet una extraordinària tasca aquesta matinada a Montcada i Reixac, doncs, detenint aquests dos delinqüents que estaven fent un robatori de coure.

Per tant, enfortir aquestes mesures que, fins al dia d'avui, s'està veient que no funcionen.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies diputada Eva García. I seguidament, i en nom del Grup de VOX, té la paraula el diputat senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Pues, muchas gracias, presidente. Buenos días a todos. Y muchas gracias a la *consellera* Paneque, al señor Nadal y a la señora López por sus explicaciones.

Aunque la verdad es que nos hubiera gustado que quien viniese hoy a hablar del caos ferroviario en Cataluña fuese quien realmente tiene las competencias, que les guste o no a los nacionalistas, pues, es el Ministerio de Transportes y normalmente, generalmente a través de las empresas Adif y Renfe. Comparecencias que nosotros

pedimos y que la mayoría separatista y socialista de la cámara, pues, rechazó. Lamentablemente, no vienen los que saben y vienen sus delegados en Cataluña.

Bueno, ustedes, implícitamente, han reconocido que no tienen competencias porque no sé cuántas veces han mencionado las palabras Renfe, la palabra Adif, alguna ministerio, sobre todo la señora Susi López cuando habla ya de cosas más concretas, ¿no?

El Ministerio es el competente y, por tanto, quienes han generado y quienes deben de solucionar el problema. Pero, bueno, pues ya están aquí, pues hablaremos con ustedes, ¿no?

Y también una reflexión, ¿qué harían ustedes, señores socialistas, si en vez de ser Pedro Sánchez y sus compañeros del PSOE los que están gobernando en Madrid dirigiendo estas empresas públicas y el Ministerio, pues, fuesen de otro partido? Por ejemplo, el Partido Popular, que ha gobernado tantos años en España, ¿no? O sea, ¿ustedes se comportarían igual y defenderían a capa y espada la gestión del Ministerio si el ministro, en vez de ser el inefable Óscar Puente, fuese una persona de otro partido, por ejemplo, del Partido Popular?

¿Se comportarían igual? ¿O estarían aquí, aquí y fuera, liderado las protestas, hablando de indignados, «los catalanes nos tienen manía y están todo el día pensando en cómo fastidiarnos»? No sé, no sé. Podemos tener diferentes opiniones, pero yo me aventuro –me aventuro–, a lo que harán ustedes, señores socialistas, dentro de como mucho –como mucho– año y medio cuando ya no esté Pedro Sánchez, cuando ya no estén en sus amigos en el Ministerio y haya otros partidos u otro partido en el Gobierno, ¿no?

Veremos si, efectivamente, ustedes siguen aquí con sus mismos comentarios: «Bueno, sí, funciona mal, pero solo un poquito, bueno, pasó sin querer. Bueno, ya, pero vamos a arreglarlo, vamos a hacer aquí muchos documentos y unas reuniones aquí a mogollón y, ¡bua!, comités y crearemos incluso un observatorio.»

Yo creo que no harán esto y lo veremos dentro de año y medio ustedes ya no estarán allí, bueno, ustedes sí, pero los otros, no, habrá otras personas y veremos a ver cómo se comportan. Lo veremos, lo veremos. Seguro que exigen soluciones

inmediatas para aquello que los socialistas han tardado ocho años en destruir, ¿no? Lo veremos, lo veremos, al tiempo.

Bien, respecto a sus intervenciones, pues, sinceramente, la señora Paneque no ha dicho nada nuevo. Todo lo que ha dicho, me imagino que su asesor, pues, ha hecho un corta y pega de las intervenciones que han tenido últimamente en el Parlamento y ha leído yo creo que lo mismo que nos ha leído en otros momentos.

La verdad que lo tenía difícil, porque hay que reconocer que llevamos tantas veces hablando en pleno y en comisiones de lo mismo que ser originales cuesta. Entonces, bueno, es verdad, no ha dicho nada nuevo, pero lo tenía complicado para decir alguna cosa nueva, ¿no?

Tan solo la señora Susi López, pues, nos ha dado algún dato novedoso, concreto, digamos de poca importancia, pero, efectivamente, le reconozco que alguna cosa que yo por lo menos no sabía nos ha comentado, ¿no? Bueno, pues, sí, sí, no nos han resuelto ninguna duda, siguen hablando de lo mismo, ¿no?, «Sí, esperanza, crea en nosotros. Esta vez sí, ahora sí que va de verdad. No, va, venga, va, otro comité, comité de seguimiento...»

En fin, bueno, la verdad es que nosotros no les tenemos ninguna fe, ya lo saben. Y lo más probable es que no han aportado ninguna solución concreta, pues, porque la solución a los problemas, los gravísimos problemas que sufre la red ferroviaria en Cataluña no depende de ustedes, depende, como todos sabemos –como todos sabemos– del Ministerio de Fomento y de sus empresas públicas.

Bien, sus intervenciones sin interés, Pues, la verdad es que como no han tenido ningún interés, pues, no me han generado ninguna duda sobre lo que hacer preguntas. Entonces, pues, hoy no le voy a hacer preguntas.

Y además –y además–, pues, sí que quiero recordarles un elemento desmotivador a la hora de hacer preguntas, ¿no?, que es el poco respeto que tiene el Gobierno de la Generalitat para con la oposición, por lo menos con nuestro grupo, porque en la última comparecencia de hace dos semanas, prácticamente de anteayer, hace dos semanas, viene usted aquí, era por un tema también ferroviario, nos dio una serie de explicaciones.

Yo le hice unas cuantas preguntas, y no sé si se acuerda, yo sí que me acuerdo. No sé si se acuerda, pero usted cuando se puso a responder, respondía minuciosamente por orden, primero respondió a las personas de Junts, que habían hecho preguntas, luego a los de Esquerra, luego a los del Partido Popular. Y de repente un *by-pass* y pasó al comunista. (*Rialles.*) A mí no me respondió. Sí, el señor Mijoler tiene más suerte, es socio suyo, le cae bien, pero usted está aquí para responder a todos, ¿eh? Y lo consideramos una falta de respeto a los 250.000 catalanes que nos han votado. Una falta de respeto. Y la última vez nos votaron 250.000, creemos, y todo augura, que en las próximas elecciones serán bastantes más, ¿no?

Bien, le voy a poner otro ejemplo también de cómo se comportan ustedes para con la oposición. Un ejemplo concreto porque han mencionado antes un documento, esas cosas que hacen ustedes así tan impresionantes, unos títulos que válgame Dios, ¿no?, parece que ustedes han sido consultores o tienen algún consultor de Pricewaterhouse y cosas de estas, que cobran a tanto la diapositiva, ¿no? He dicho esta empresa, pero hay muchas más, hay muchas consultoras que cobran a un buen precio la diapositiva.

Bueno, leímos el documento este de estrategia ferroviaria de Cataluña, porque no le voy a preguntar qué es lo que ha costado, porque seguramente no me contestará y si me contesta mi dirá: «No, nada, lo ha hecho un funcionario.» Como si los funcionarios no cobraran, ¿no?

Bueno, lo leímos, me surgieron dudas y le hice preguntas concretas, ¿no? Pues, he leído este documento, tengo estas preguntas, ¿me puede responder, por favor? ¿Y cuál fue su respuesta? Me mandó el mismo documento que ya había leído. Hombre, por favor, parece cachondeo, ¿eh? Parece cachondeo. No sé si esa era la intención, pero parece que cachondeo.

Bien, pues, este mismo documento, ya que estamos con él, el documento este de estrategia ferroviaria de Cataluña, pues, yo creo que no es más que una muestra más de su delirio nacionalista, del delirio nacionalista del PSC –que ahora hablaremos de otra muestra que hemos tenido en directo–, porque no solo quieren

planificar aquello sobre lo que tienen competencias, que no me parece mal, sino aquello sobre lo que no las tienen, que es competencia del Estado.

O sea, ustedes están muy alejados de la realidad, muy influenciados o tienen miedo de su revalididad en el voto con los separatistas. Porque si no, no se entiende que ustedes empleen dinero público en planificar aquello sobre lo que no tienen competencia. No se entiende. Como ciudadano no lo entiendo, que gasten mi dinero en estas cosas, ¿no?

Y luego, comentaba antes una muestra más del delirio nacionalista en el que está el PSC. El señor Nadal antes nada más me ha invitado a que comente... lo voy a comentar, ¿eh?, porque ha comentado, leo la frase, creo que le ha tomado bien: «La Generalitat tiene competencia sobre todo lo que pasa en Cataluña.»

Bien, puede ser que, si no lo tengo escrito, tenga un pequeño exceso verbal... No, no, pero lo ha repetido, lo ha repetido y además se reafirma en ello. O sea, la Generalitat tiene competencia sobre todo lo que pasa en Catalunya. Señor Nadal, lo siento, pero usted no tiene ni idea –usted lo tiene ni idea.

Me he molestado en mirar la Constitución y digo, a ver si el señor Nadal va a tener razón. Efectivamente, no tiene ninguna razón –no tiene ninguna razón. Y he podido ver, se lo recuerdo para... si no, tome nota también, que el artículo 137 dice: «El Estado... es el Estado...», bueno, habla de que es el Estado el que se organiza territorialmente en municipios, provincias y comunidades autónomas –y comunidades autónomas.

Y a las comunidades autónomas les asigna unas funciones concretas, artículo 148, que pueden asumir. Por eso están los estatutos de autonomía. Bien, en cambio, cuando habla del Estado, artículo 149, el Estado tiene competencias exclusivas –exclusivas–, no compartidas, exclusivas sobre las materias recogidas en el mencionado artículo 149.

Así pues, las comunidades autónomas, Cataluña, le guste o no, entiendo que no le gusta, usted debe ser de la rama más nacionalista del PSC, si queda alguno en el PSC que no lo sea en este momento, pues, la Generalitat de Catalunya... pues, Catalunya no es un estado –no es un estado– y tiene las competencias recogidas en una ley del Estado, el estatuto de autonomía, pero no tiene competencias sobre

aquellas que no recoge el estatuto y que son competencia de los municipios, de las provincias o del Estado.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, senyor Bello. Gràcies. I seguidament tindrà la paraula el diputat dels Comuns, senyor Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Dels Comuns, que no comunista. I permeti'm primer que ... le diga, señor Bello, no me insulta usted cuando me llama comunista, que lo tenga muy claro. Lo que le jode a los fascistas como usted es, precisamente, que los hijos de los obreros, que los hijos de los comunistas estemos en este Parlamento y que, además, haya democracia. Eso es lo que le jode a usted como franquista y buen fascista que es, y totalitarista, le jode que haya personas que tengamos los orígenes que tenemos y que podamos intervenir en este Parlament.

Dit això, consellera, secretari, directora, gràcies de nou per la seva compareixença, que és repetida, perquè en portem unes quantes, però això jo crec que més enllà d'entendre que s'hauria de fer avorrida, el que demostra és que és una qüestió d'interès nacional. I que, per tant, parlar de la situació que tenim a les rodalies al nostre país, doncs, es fa més important que mai.

Jo crec que ho hem dit sovint, convivim ja massa temps amb una normalitat, i ho posaria entre cometes, que és indigna. Aquesta normalitat és indigna quan parlem d'aquest servei de Rodalies.

La consellera, en una de les compareixences de ja fa uns quants mesos, va comparar –diria a l'inici del seu mandat– o ens va fer el símil de fer obres a casa, no? Quan fem obres a casa i fem obres a la cuina, doncs, convivim amb una sèrie de molèsties. Jo crec que estem en una situació estructural d'aquestes obres i que, per tant, no és que tinguem obres a la cuina, permeti'm-ho dir, sinó que tenim obres al pis sencer.

I el més complicat d'això és que hem de continuar vivint en aquest pis. No tenim una alternativa per anar a un altre lloc a viure i, per tant, hem de conviure amb una situació

Fitxer 29i30CTH9

que hauria de ser puntual, però que esdevé estructural.

Per tant, necessitem solucions també estructurals. Ho hem dit sovint i no cal que ho repeteixi, més enllà de que ho hem de remarcar: cada incidència que tenim a rodalies és una hora perduda i cada hora perduda, al final, és una jornada fracassada per la gent que l'utilitza. Hem de garantir el dret a la mobilitat. El que passa amb rodalies té conseqüències socials que són molt profundes. Quan ens falla aquest dret a la mobilitat falla les condicions materials per exercir la resta de drets. Falla, per exemple, el dret al treball, falla el dret a la sanitat pública, falla al dret a l'educació. Per tant, hem de vertebrar el servei de rodalies com a eix fonamental de la mobilitat i, per tant, també com aquest eix fonamental perquè això afecta sobretot a la gent treballadora. Quan parlem de rodalies, per tant, no parlem només d'un debat d'infraestructura, sinó que hem de parlar d'un debat de drets, d'equitat i de cohesió territorial.

Sobre els darrers episodis que han estat agreujats també per l'accident de Gelida i per la seva gestió posterior, jo crec que ho hem dit també sovint, però tornem-ho a remarcar: han evidenciat dues coses alhora. Aquesta crisi estructural que dèiem fruit d'aquests anys de desinversió, del manteniment insuficient i d'una infraestructura envellida i d'uns sistemes crítics amb massa punts febles i, segon, d'una crisi d'autoritat i de confiança, perquè quan falla el sistema, com dèiem, la ciutadania necessita un comandament clar, una informació fiable i les decisions que siguin consistents. I això no es pot improvisar. Per tant, no volem ni acceptarem que es dilueixin responsabilitats.

El gestor de la infraestructura és Adif. L'operador és Renfe, sota la responsabilitat del Ministeri. Això és un fet, però bé, la Generalitat és titular del servei i quan hi ha

una crisi, la ciutadania espera, amb raó, que sigui el Govern del país que exerceixi el lideratge, exigeixi, fiscalitzi, imposi les condicions i que no actuï com un simple para-xocs comunicatiu d'altres administracions. Ho hem dit i ho repetim.

Per tant, el nostre criteri, el criteri dels comuns, és molt simple: avui aquesta comissió ha de servir per obtenir compromisos que siguin verificables més enllà d'algun titular. Per tant, menys retòrica, més calendari, menys promeses, més fets. Primer, fiabilitat i seguretat com una prioritat absoluta. Abans que l'aparador, abans que la retòrica, abans que noves promeses, cal una inversió sostinguda i una gestió ordenada, reduir avaries, incidències i limitacions de velocitat. I això té noms i cognoms. Actuar sobre la superestructura, la senyalització i l'alimentació elèctrica perquè el servei sigui fiable. Intervenir als punts vulnerables i als trams que acumulen restriccions i incidències. Els punts amb risc d'esllavissades amb limitacions de velocitat no poden continuar sent un inventari etern. Reforçar el manteniment preventiu: talussos, drenatges, trinxeres, ponts, amb equips que esdevinguin estables. No només aquelles mobilitzacions puntuals que ja hem patit quan ja hem col·lapsat.

I una idea central: Catalunya no ja no pot planificar més el transport com si el clima fos el de fa trenta anys. Si el canvi climàtic incrementa aquests episodis extrems, la xarxa ha de ser molt més robusta i redundant, i no pas més fràgil. Consellera, a la seva primera compareixença a aquest Parlament, li vaig dir que semblava que feia més de consellera de Territori que de Transició ecològica i avui, que compareix com a consellera de Territori, li recordo que també ho és de Transició ecològica. No he escoltat en cap moment a les intervencions –o si ha estat així, dispensin l'error– però no els he escoltat parlar de crisi climàtica a cap de les tres persones que han comparegut avui.

Segon, comandament únic i coordinació real. Aquesta separació i descoordinació entre qui gestiona les vies i el tren, això, deien dos cervells per a un únic comandament. Això és una fàbrica d'excuses: és culpa d'un, és culpa de l'altre. És una..., i una realitat amb retards en la resposta que ha de ser eficient. Per tant, en aquest sentit, la solució ha de ser –i li dèiem i li repetim– una governança única del Govern de la Generalitat amb proximitat i efectivitat. Per tant, avançar amb aquesta nova rodalies de Catalunya, però sobretot recordant que tingui aquesta capacitat

real de comandament efectiu i reforçar també el paper d'lfecat en el traspàs i gestió d'infraestructura amb recursos i amb calendari, i, sobretot, millorar la condició operativa amb criteris d'eficiència. I aquí un altre punt que sovint s'amaga, els recursos humans. Si volem fiabilitat, necessitem: plantilla, manteniment, operació i formació, estacions i gestió de la crisi. No hi ha o no hi pot haver un servei públic de qualitat si no té múscul públic.

Tercer, els drets de les persones usuàries. I aquí hem de posar-ho absolutament al centre. Exigim informació clara i puntual a l'app, a panells, megafonia, presència de personal quan cal, en formació i amb informació. Transport alternatiu dimensionat quan hi ha afectacions, sobretot coordinats amb la resta de servei, amb els municipis, amb els consells comarcals, amb l'àrea metropolitana, amb els operadors d'autobús. N'han parlat, però crec que hem de concretar una mica més.

Compensacions automàtiques, quan el servei no es presta com es correspon, hi ha d'haver compensacions automàtiques. I una qüestió que també s'ha parlat que no és menor, l'accessibilitat real. Parlem d'ascensors i escales mecàniques que hi ha avariats a moltes de les estacions i, és cert, són una barrera que expulsa del sistema, però també hem de garantir l'accessibilitat als autobusos que quan es plantegen com a serveis alternatius. Quan el sistema col·lapsa, doncs, també hem de tenir aquesta accessibilitat universal.

Quart, del pacte nacional de rodalies: data, mètode i resultats verificables, consellera. Ja ens va dir al Ple de la setmana passada que sí a aquesta proposta que també fèiem nosaltres d'aquest pacte de país. Ho hem proposat. Per tant, nosaltres hi serem. Però ho diem clar: un pacte sense data és una declaració d'intencions i un pacte amb data és política pública. Per això, avui la demanda és concreta. Aquesta comissió ha de sortir amb una data de convocatòria de la primera reunió del pacte de país o pacte nacional de rodalies i amb un calendari de treball. I de la mateixa manera, una convocatòria de la propera reunió de l'acord nacional per transport públic, que diria que encara no tenim amb prou antelació, amb documents de treball enviats amb prou temps per tal de fer aportacions i esmenes o parlar-ne amb coneixement. Idealment, dins d'aquest mes hauríem de tenir ja una data fixada i pública.

I el pacte de país per rodalies no pot ser una foto com tenim la sensació com està sent l'acord nacional. Ha de ser una eina de governança per fer-nos sortir d'aquest bucle que arrosseguem: anuncis d'inversió sense inversió, execució insuficient, incidències recurrents i, al final, el més important, una ciutadania exhausta i una ciutadania indignada. I creiem que aquest pacte ha d'incloure, un, objectius verificables de puntualitat real, reducció d'incidències, reducció de cancel·lacions, disminució de limitacions de velocitat, millora d'accessibilitat i temps d'informació efectiva a l'usuari. Si no mesurem, no governem. Segon, un full de ruta d'inversions i de manteniment amb traçabilitat. No n'hi ha prou només amb anunciar milions d'inversió. Cal saber què s'executa, quan, en quin tram, amb quin termini, qui és la responsable de l'execució i si cal que sigui subsidiària, i separar clarament –o encomana de gestió– i separar clarament el que és imprescindible per la fiabilitat: superestructura, senyalització, alimentació elèctrica, drenatges, talussos, seguretat, enclavaments, manteniment preventiu, que estigui tot ben separat.

Tercer, governança i comandament. Aturar aquesta dilució de responsabilitats i avançar de forma potent cap a Rodalies de Catalunya. Reforçar l'Ifercat i establir una cadena operativa que impedeixi aquesta descoordinació de Renfe i Adif com aquesta excusa recurrent. Quart, el dret de les persones usuàries com a estàndard: informació fiable, transport alternatiu, dimensionat i compensacions automàtiques. El cinquè, torno a dir, adaptació climàtica com a eix central, no com un annex, un pressupost, criteris i calendari d'actuacions també per resiliència. I sisè, la mirada de país. S'hi referia també abans la diputada d'Esquerra Republicana: intermodalitat i mercaderies, per tal que rodalies no pot viure d'esquena també a les regionals, a les mercaderies, als ports, als nodes logístics ni tampoc a l'autobús interurbà. La mobilitat sostenible és un sistema. Per tant, hem de parlar sempre d'intermodalitat.

Qui ha de seure a aquesta taula? Al nostre entendre, els grups parlamentaris, el govern, els ens locals, les autoritats de mobilitat, sindicats i patronals i és imprescindible que hi siguin les plataformes d'usuaris i les entitats de transport públic. I molt important, un mecanisme formal d'interlocució amb l'Estat, perquè Adif, Renfe i el Ministeri també són claus. I si no hi ha un esquema vinculant de coordinació o bé de participació, el pacte naixerà coix.

I com evitem que aquest pacte quedi en paper mullat? Data de la primera reunió – ho repeteixo, fixada avui–, calendari de sessions, document de bases amb objectius i indicadors i línies de treball, grups de treball, infraestructura i manteniment, operació flota, informació i drets, accessibilitat, adaptació climàtica, mercaderies, els diferents grups. Un quadre públic de seguiment amb un informe periòdic a aquest Parlament i una regla: cada compromís amb un responsable amb un termini i amb un indicador. Consellera, si el pacte és un sí real, avui és el dia de demostrar-ho, amb un gest senzill i decisiu: Posem data, traiem les agendes. Ens oferim a fer propostes també sobre el document de bases.

Cinquè, la prioritat d'infraestructures de país és el tren. Dèiem, la columna vertebral ha de ser ferroviària per a la nostra mobilitat i això vol dir que el que sigui útil ha de passar davant del que és aparador o titular, i això implica prioritzar aquelles inversions que augmentin la capacitat i la solidesa. Túnels, ens preocupa molt i és evident, i a tothom, els túnels del Garraf, els nodes crítics, els trams saturats, els colls d'ampolla, planificar noves solucions ferroviàries i el tren tram allà on hi ha demanda potencial i manca d'alternatives. Sap, consellera, que seguim reclamant el tren tram com un element fonamental per a aquesta intermodalitat del nostre transport. I assegurar que l'estratègia 25-50 no sigui només un document per presentar, sinó que sigui de debò un full de ruta amb fases, pressupost i governança i que neixi del consens. Jo crec que aquí també hauríem de ser capaços de tenir mirades no només al retrovisor, sinó tampoc de fer previsions de futur, sinó partir amb uns consensos i sense interessos partidistes i partidaris, que és sovint el rèdit que s'està intentant treure d'aquesta crisi.

En definitiva, nosaltres no li volem demanar impossibles. Venim a exigir serietat i rigor. Rodalies, ho sabem, no es resol d'un dia per l'altre, però sí que es pot començar a resoldre si tenim clares les prioritats, el comandament, els recursos, els drets de les persones usuàries i un calendari. I la primera prova de credibilitat, reitero, és que aquesta comissió surti amb compromisos verificables.

Algunes preguntes, consellera. Quins són, per línia i per tipologia, els tres principals colls d'ampolla tècnics que expliquen la recurrència d'incidències? Senyalització, electrificació, superestructura, drenatges, enclavaments. I quin calendari

d'intervenció té el govern acordat i negociat amb Adif i Renfe per a cadascun d'ells? Segon, del pacte nacional de rodalies, li torno a dir: Avui, quina data concreta proposa per convocar la primera reunió? Qui pensa que podria ser convocat? I quin seria el primer paquet de resultats que s'hauria d'aprovar? Tercer, garanties sobre accessibilitat i sobre la continuïtat de la informació en temps real i en tot el recorregut, sobre tot tren-bus-tren. Torno a dir: l'accessibilitat a les estacions, sí, però també als busos. En cas d'incidència simultània –obres més avaria més meteorologia– com les que hem tingut, quin és el pla de contingència? Flota d'autobusos de reserva, han dit, però amb quin temps de resposta? Coordinació amb Mossos i amb municipis. Els punts d'evacuació i assistència, tenim aquest pla de contingència. Quin és el calendari detallat d'obra amb fases per afectacions setmana/mes? I quins indicadors de seguiment públic es compromet a publicar el departament? Amb compliments d'horaris, temps d'espera, queixes, incidències. I, per últim, l'estratègia 25-50 té ja fases, pressupost i governança?

Al secretari de Mobilitat: Quines mesures concretes s'adoptaran el 2026 en manteniment preventiu? Talussos, drenatges, electrificació, senyalització. I quin és el balanç d'impacte? Les incidències abans, després. Quins són els trams crítics i els punts resolts? Sé que és massa informació, però si pot detallar algunes. Segon, sobre punts vulnerables i restriccions, quants punts crítics tenim ara? És veritat que n'hem parlat de vint-i-u, de trenta-u. Ara mateix quins ara estan intervinguts i quan resten pendents d'intervenció? I quin és el calendari per eliminar les limitacions de velocitat i, per tant, també per reduir la vulnerabilitat climàtica?

Sobre recursos humans i operatius, quin reforç s'ha fet de plantilles i equips? I quin és el model, intern, extern? I quin és l'objectiu de ràtio de personal per quilòmetre/tren en comparació amb altres models més sòlids com seria el de Ferrocarrils de la Generalitat? Sobre transparència i control, quin sistema d'indicadors públics tindrem? Puntualitat real, no la que ara estem tenint, cancel·lacions, indisponibilitat d'actius, temps de resposta... I amb quina freqüència es reportarà a aquest Parlament?

A la directora, sobre els drets de les persones usuàries, quines millores s'han implementat en informació en temps reals, amb atenció a estacions, protocols de

comunicació? Jo li dic, encara hi ha estacions en les que aquesta informació no està en temps real. I com es garanteix que no hi hagi missatges contradictoris en moments de crisi? Sobre el transport alternatiu, n'ha parlat, però, quin és el protocol perquè en incidències s'activi el pla de busos substituïdors dimensionats, amb capacitat suficient, amb accessibilitat, amb coordinació amb els territoris, per tant, també amb els ajuntaments i consells comarcals? I qui tindrà o qui fa aquest comandament d'aquest pla?

Les compensacions automàtiques, se n'ha parlat també, i els drets de les persones usuàries. Quin mecanisme s'implementarà perquè les persones afectades amb aquests retards o cancel·lacions rebin una compensació sense haver de fer cap tràmit? Quin llindar? Amb temps, cancel·lació amb tall i a partir de quan? Amb quin calendari d'implantació realista? Han estudiat la proposta jurídica que ha fet Dignitat a les vies i el Col·legi d'Advocats de Tarragona sobre les indemnitzacions que els van presentar? I en quart lloc i últim, sobre l'accessibilitat i qualitat, quins mecanismes de supervisió i exigència aplica avui la Direcció General sobre ascensors i escales, sobre les incidències recurrents i la qualitat del servei? I això com es tradueix en requeriments formals a operador i gestor d'infraestructura? I quin temps de resposta estem tenint?

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Mijoler. I seguidament, i per acabar, la participació dels grups polítics. Té la paraula la diputada Candela en nom del PSC.

Eva Candela López

Moltes gràcies, president. Consellera Paneque,

Fitxer 10

secretari i directora general, volem agrair la seva compareixença d'avui a aquesta comissió. Unes sol·licituds de compareixença, les que avui ens havien d'ocupar, que

estaven sol·licitades des d'uns mesos, ja fa uns mesos, i uns mesos abans dels greus incidents que s'han tingut les darreres setmanes. Vol dir que també anaven dirigides a les sol·licituds de compareixença amb uns temes concrets, no?

Incidències i conseqüències que han tingut que, de ben segur, ens ocuparan, per això, moltes hores de debat en aquest Parlament, tant en el Ple, la setmana que ve en el Ple ens hi tornarà a ocupar, com en diverses comissions, segur que ho farà.

Jo volia, per això, centrar-me en que, certament, aquestes incidències de Rodalies, que són des de ja fa temps, i que ara arriben ser..., ha arribat a produir aquest col·lapse amb incidències greus, diria que molt greus, constaten una evidència amb la que tots estem d'acord, segurament amb una premissa que tots els grups estarem d'acord avui, que és que el servei no està a l'alçada del que necessiten els ciutadans i ciutadanes i del que es mereixen, i no està a l'alçada del que el país necessita.

Per això aquestes incidències són importants d'anar resolent, com s'està fent, el Govern ho està fent, anar resolent aquestes incidències, però també és important aquesta estratègia a mig termini, com és el pla de Rodalies, i aquesta estratègia a llarg termini, que era una de les qüestions que avui també es demanaven que la consellera expliqués, què és l'estratègia ferroviària de Catalunya 2025-2050.

Nosaltres pensem que és important aquesta estratègia, alhora que es treballa en una prioritat, com és la que estem tenint ara, el servei de Rodalies sense peròs. Això sí, ha de treballar-hi, i que és la resposta a aquesta crisi que tenim.

Però treballar, per donar resposta als reptes actuals i futurs en matèria d'infraestructures i serveis de transport ferroviari és molt i molt important, perquè les decisions que prenem ara poden trigar uns anys a fer-se realitat.

Agraïm, doncs, l'exposició de la consellera Paneque del document de planificació aprovat el mes de novembre del 2025. Un document important perquè dona la direcció, dona la coherència i dona la possibilitat i previsibilitat a una política pública tan important com és la mobilitat, i per donar resposta a aquests reptes que estem tenint i que veiem que han de confluir en aquesta estratègia, com és aquest augment de la població, l'augment de la mobilitat, la descarbonització, el nou model ferroviari que es deriva del traspàs integral de Rodalies també.

Perquè aquest document d'estratègia 2025-2030 no és només un document tècnic, o així ho entenem nosaltres, sinó que és una eina de governança. I, precisament, avui, doncs, tots els grups acabaven demanant també aquesta governança, no?

Doncs aquest document creiem que és una eina de governança, perquè sense planificació, les decisions que es prenen de manera reactiva acaben corresponent a situacions crítiques o previsions puntuals, com ens ha passat ara, no?, i el que cal és una planificació. I aquesta estratègia, doncs, ens dona direcció, ens marca un model on el ferrocarril és el central en la mobilitat i la descarbonització i l'equilibri territorial.

Des del nostre grup parlamentari pensem que el que planteja aquesta estratègia és un relat transformador que compartim gran part de la cambrà, això estem segurs, posant negre sobre blanc que el ferrocarril ha de ser l'eix vertebrador del país, com deia, l'instrument de cohesió territorial i clau per a la descarbonització.

El diputat Mijoler deia: «No n'hem parlat de canvi climàtic, de descarbonització.» Jo crec que sí que n'hem fet també algun apunt. Però, en tot cas, sí que tenim clar que en aquest document se'n parla i ho evidencia molt.

I ho és davant del creixement de la mobilitat durant aquestes dècades, a on s'ha basat la mobilitat del país també amb la carretera, i que és hora d'aquesta transformació de paradigma, no?, i de posar, com dèiem, negre sobre blanc de que el transport ferroviari ha de ser la clau per al país.

I també ho fa amb una visió de sistema, no tal de línia *suelta*, sinó d'agafar tot el sistema que tenim i mirar-lo en el seu conjunt. I ens explicava la consellera, amb el temps que ha tingut, també que hi ha uns objectius principals, alguns d'ells que ja s'han començat a treballar, que, si no recordo malament, crec que ha dit que de seixanta-tres objectius, vint-i-quatre ja s'havien començat a treballar, m'ha semblat entendre.

I jo el que voldria ara és poder centrar quins reptes ens suposa tenir sobre la taula aquesta estratègia. I per mi crec que els reptes es centrarien, i que hi haurem de pensar-hi i que hi haurem de treballar, és: quina serà la financiació d'aquesta estratègia, que és a llarg termini, no?; quina coordinació de tots els agents que hi intervindran hi ha d'haver; com serà aquesta coordinació; quina planificació hi haurà

de tots els projectes que estan dintre d'aquesta estratègia, tenint en compte, a més, que, conseqüentment, quan es vagin executant projectes, impactaran en els usuaris que estan ara utilitzant la xarxa actual, fins que no les acabem de tenir totes. Jo crec que són reptes també que aquesta estratègia s'ha de marcar, i als quals hem de donar resposta.

Jo voldria dedicar uns minuts de la meva intervenció també a donar resposta a algunes de les interpel·lacions que han fet els grups parlamentaris. I jo m'agradaria dirigir-me a la diputada Toronjo de Junts i demanar-li que reflexionin des del seu grup com estan darrerament portant els debats en aquesta cambra, que estan portant-los des del posar sobre la taula el col·lapse de Catalunya.

I això potser vostès pensen que els hi interessa aquest catastrofisme a nivell electoral, però jo els hi diria que un grup parlamentari com el seu, amb aspiracions de Govern, que ha governat, no pot deixar que Catalunya entri, o vostès participin en aquesta idea de que Catalunya està al col·lapse.

I miri, ahir escoltava a un diputat, precisament, del seu grup parlamentari, que no diré el nom, en un acte que vam coincidir, que, precisament, ens increpava a tots els diputats que estàvem allà i a totes les autoritats a que miréssim Catalunya amb optimisme i que tinguéssim una actitud de que Catalunya se'n pot sortir de les coses i de que hem de posar-hi tots el millor de nosaltres mateixos perquè Catalunya se'n surti. Aquesta no és l'actitud que el Grup Parlamentari de Junts està tenint en aquesta cambra amb aquesta fatalitat que ens volen fer veure.

I també li diria que ha demanat a la consellera, ha demanat a les persones que l'acompanyen celeritat, exigint una celeritat en mirar documents, en donar resposta a documents que vostès han donat.

A veure, vostès van portar l'informe jurídic, que ens el va ensenyar el senyor Vergés. Ens el va ensenyar. Portava l'anagrama de Junts blau allà. Tots el vam veure. Aquest informe jurídic que han fet des de Junts, que no han donat resposta.

Per favor, aquesta celeritat, si s'ha de ser rigorosa, s'ha d'estudiar, i aquest ple va ser la setmana passada. Perquè, a vegades, qui l'escolti pot pensar que és que fa mesos que es va presentar aquest informe, i aquest informe es va presentar la setmana passada.

També voldria comentar l'hi a la senyora Esteller que avui..., a veure, ens ha parlat de tantes coses, jo crec que una mica barrejades, que jo m'he perdut de quina era l'anàlisi que vostè volia que des del Departament fessin. Si era de les qüestions estructurals, si era de les qüestions que estaven passant en el dia a dia, si era dels cronogrames.

I jo li demanaria potser també perquè els demés ho puguem entendre i puguem treballar-ho també una miqueta, doncs, d'un esquema, si ens el vol passar, perquè sapiguem una miqueta bé què és el que ens demanava.

Al diputat Bello de VOX li diria que, en quant a les competències, ja sé que vostès els hi costa una miqueta, eh?, als diputats de VOX i la gent de VOX mirar-se l'Estatut d'Autonomia.

Però en quant a les competències, li diré que, de tant en tant, aniria bé que a més de mirar-se la Constitució espanyola, també es miressin l'Estatut d'Autonomia, perquè vostè i els seus companys són diputats aquí, al Parlament de Catalunya, i han de saber què diu l'Estatut d'Autonomia i saber quines competències tenim. Una consideració.

També li voldria dir que, al meu parer, i m'agradaria que vostè ho reflexionés i canviés la seva actitud. Per mi avui ha faltat vostè al respecte tant als funcionaris de la conselleria, com als consultors que fan informes, com al secretari, com a la directora, inclús a la consellera, posant en entredit quins són els seus treballs i quins són els seus informes que fan, i quins són els powerpoints i lo que es cobra per fer powerpointss.

Jo penso que un diputat en aquesta cambra no pot faltar al respecte als nostres treballadors públics, i, en aquest cas, a la nostra consellera. I li demanaria, si us plau, que ho rectificqués. No crec que ens faci cap favor que anem per aquest camí tampoc.

Bé. Ara a mi m'ha passat com a la diputada Llop, que no sé... No es pot venir amb tants papers aquí, i... Sí, perquè els hem escrit per les dues pàgines, oi? Perdoneu, eh? Aquí.

Bé, jo voldria acabar donant les gràcies. Donant les gràcies a la consellera, al secretari i a la directora. I demanant, si us plau, que ara jo crec que l'última

intervenció que vas fer sobre el tema de Rodalies també acabava la meva intervenció demanant que el que tocava ara és avançar. I avui ho torno a reiterar.

Tenim que avançar, i si no avancem tots junts, això serà molt complicat. Llavors fem-ho tots junts, perquè serà millor pel país. I demanaria, des de la meva més humil posició, com a portaveu en aquesta comissió del meu grup parlamentari, un esforç de tothom de remar en buscar solucions i avançar tots junts.

I apel·lo, doncs, també a aquest acord de país, que el ple passat ens comentava la consellera que avui el diputat Mijoler demanava que es posessin dates ja. No sé si podrà ser avui o no de que es posin dates, però jo apel·lo a que tots els grups anem en aquest acord de país amb una actitud propositiva i amb ganes d'avançar.

I, finalment, ja des del meu grup parlamentari, donar suport a la consellera una vegada més. Ho vam donar la darrera la darrera comissió. Donar suport a la consellera, a tot el seu equip que està treballant molt cada dia, i també donar suport al president de la Generalitat, perquè també..., bé, que després d'un mes de baixa, al cap de dos dies se li increpen certes coses, doncs, em sembla que no és massa de rebut.

De tota manera, moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Candela. I, seguidament, i per acabar, té la paraula la consellera Paneque per un torn de deu minuts.

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

Sí, no esgotaré el temps, i si hi ha l'oportunitat de donar algun detall, el secretari i la directora, doncs, em podran complementar Miri, faig una reflexió general. Primer, agrair a tots vostès les intervencions.

Jo no renuncio a creure, i els ho dic molt sincerament, que la preocupació de tots vostès respecte a Rodalies és una preocupació real, cadascú des de la seva mirada, des del seu projecte, i, per tant, ho anoto, ho prenc com una preocupació real de millora del servei de Rodalies.

No totes les intervencions potser s'han ajustat, però la meva obligació com a consellera, i crec que és la manera de fer política correcta, és atendre totes les seves intervencions des de la sinceritat que tots estem treballant perquè un servei tant important com Rodalies millori.

Espero que aquest sigui també un sentiment compartit, no només perquè crec que és una bona manera d'exercir la meva responsabilitat des del departament, sinó també perquè aquí hi ha moltes plataformes, se n'ha fet esment, plataformes d'usuaris, entitats ciutadanes, la plataforma del transport públic, agents econòmics, socials que són importants per al teixit econòmic i social d'aquest país, que s'ho prenen molt seriosament, que han mostrat la seva voluntat de treballar colze a colze amb els grups parlamentaris i amb el Govern, efectivament, per avançar en aquest full de ruta en aquest pacte de país, en aquest acord nacional, i que sigui un compromís de tots i totes de millorar d'una vegada per totes el sistema de Rodalies després de molts anys.

Per tant, que es rebin les inversions necessàries, el manteniment necessari, també se n'ha fet esment. I per tant, jo, hi insisteixo, insistiré a treballar colze a colze des del departament amb el Parlament de Catalunya, amb els grups parlamentaris, amb aquells que així ho vulguin i ho desitgin, per arribar a aquest pacte nacional que ens pugui marcar

Fitxer 29i30CTH11

aquesta ruta, aquest camí compartit entre el Govern i les forces parlamentàries i jo crec que aquest pacte ha d'emmarcar el futur efectivament del transport públic al nostre país, i el ferroviari en particular.

I m'intentaré mantenir aquí on dic. És veritat que, en fi, jo també els vaig demanar, tots nosaltres hem tingut diferents nivells de responsabilitat com a projectes polítics que representem. Jo crec que si algú vol aprofitar aquesta situació com a desgast de govern per fer-ne politiqueria no ens en sortirem, i jo crec que a més a més és un mal missatge per a la ciutadania, i a més a més, crec que la ciutadania no ho entén,

que no situem aquesta millora com quelcom prioritari i, amb les diferències que tenim, siguem capaços de treballar conjuntament.

Jo crec que quan es gesticula, quan es vol acaparar focus, més enllà d'expressar diferències i situar només els problemes i no les solucions, és una mala praxi. Ho assenyalo amb algunes de les intervencions, crec que, en fi, que s'ha anat una miqueta per aquest camí, però en qualsevol cas el Departament i jo mateixa ens situarem en el camí de les solucions. Crec que és una qüestió de respecte a la ciutadania, estenc novament la mà a fer aquest treball conjunt més enllà de les diferències que puguem tenir. I en tot cas, permeti'm que llanci un missatge també a la ciutadania que ens n'hem ocupat, ens n'ocupem i ens n'ocuparem en l'exercici de les nostres competències i responsabilitats, i que el Govern ha situat l'àmbit del transport públic, de la mobilitat pública i dels eixos ferroviaris en particular com una de les prioritats de Govern. Això no els hi negaré que a vegades m'ha provocat algun disgust o assenyalament més enllà del que jo crec que anava respecte a la meva responsabilitat directa, però és una determinació que tinc com a consellera, l'equip ho comparteix i com a Govern i aquí continuarem.

Molt ràpidament. Algunes respostes a algunes qüestions que s'han plantejat. De la primera intervenció del Grup Parlamentari de Junts, jo crec que tot plegat seria més creïble, com els hi deia, si un fos conscient també de què ha fet fins ara. És a dir, si una porta aquí solucions, «des de l'oposició estem elaborant propostes...» que ja els hi hem dit, algunes són màgiques, no són reals, no s'adeqüen a la realitat del que pot i ha de passar. Però en qualsevol cas, és la seva proposta, però sincerament, també els haig de dir un..., vostè m'interpel·lava i em deia, no?, «vostè com a responsable», no?, «què ha fet fins ara?». Jo crec que hem explicat en aquest any i mig algunes mesures, que no són suficients, que hem de continuar en la inversió i en el pla de xoc. Però fixi's bé, ja només li parlo des del 2010, que és des del moment en què s'acorda el traspàs. Des del 16 de desembre del 2010 al 28 de setembre del 2022, dotze anys, cap, cap d'aquestes mesures màgiques que ara ens aporten no van tenir ni un minutet per dedicar-hi? Dotze anys, eh?, 4.380 dies, allò, arrodonint, tampoc m'ho prenguin... Home, jo em vull situar en aquest camí de millora. Li dono resposta a dues qüestions que vostè m'ha plantejat, però és que dels 15 minuts, 10

intentant justificar la no actuació durant dotze anys. Jo crec que si ho fessin una mica més equilibrat tot plegat seria més creïble, però en fi, aportació.

Vostè m'ha preguntat pel tema de Mataró, per la formació de Mataró. Aquesta nova formació prevista pel curs 26-27 de manteniment de material ferroviari vinculat al taller de Mataró, té una previsió d'oferta de places de 30 places per aquest curs 26-27. I em preguntava també sobre la RL4 i què ha passat des de la posada en funcionament fins ara. Es va manifestar per part d'aquests mecanismes que saben que tenim de seguiment amb el sindicat de maquinistes, amb Renfe i Adif, algunes qüestions que preocupaven als maquinistes. Hem implementat des de llavors –eren unes filtracions d'aigua que vostès segurament han pogut veure en les imatges– hem implementat des d'aquest moment algunes mesures de moviments. De moment, les dades que s'estan proporcionant són bones, no hi ha moviments ni preocupants, ni no preocupants, no n'hi ha i, per tant, aquestes filtracions no aportarien cap punt de perillositat. En qualsevol cas, quan estiguin finalitzades, que es preveu demà, compartirem aquesta informació amb els criteris i els mecanismes de seguretat i, per tant, pensem que pot haver-hi la reobertura. Ja els he dit que en tot moment els criteris de seguretat són aquells que hem posat per endavant.

Esquerra Republicana. Compartim... Vostès posaven en valor i l'impacte que està tenint en el dia a dia de les persones i de les plataformes. És així, i cregui'm que aquesta sí que és una qüestió que m'interpel·la i em fa posar tot l'esforç en el dia a dia perquè aquesta situació es pugui revertir el més ràpid possible, que les inversions arribin el més ràpid possible, aquí també la feina de la PTP, dels col·legis professionals, del món econòmic i social, juntament amb les plataformes, doncs ens estan ajudant. Els agraeixo aquest principi de realitat, de dir hi ha qüestions que, efectivament, són solucions màgiques, no solucionaran d'avui per demà, ni d'avui per demà ni d'avui..., però, en fi. En qualsevol cas, els vull agrair aquest principi de realitat.

Vostè apuntava a la inversió i el manteniment. Efectivament, són dues qüestions absolutament fonamentals. Crec que les inversions, tant en l'estratègia ferroviària, però sobretot en el Pla de Rodalies, estan ben encarades. Aquí també hi ha

inversions en manteniment. Tant vostè com el Grup Parlamentari del Partit Popular, s'ha augmentat la inversió en manteniment.

I un últim..., perdó, Reus, Riba-roja. Sí, efectivament. Aquí el problema és que les limitacions temporals de velocitat estan tan acumulades en aquest tram que posar-lo en servei oferia comercialment inoperant. Parlat amb les plataformes, ens han demanat que mantinguem el pla alternatiu de transport, perquè pensi que en aquest tram trigàriem un temps que no ho faria compatible amb un ús comercial. Estem intentant treballar amb aquestes limitacions temporals de velocitat per concentrar-les en petits trams, no en la seva totalitat, de manera que es pugui anar restablint amb algunes limitacions, però que sigui un servei limitat però comercialment acceptable

I miri, jo no he dubtat mai que els consellers i conselleres dels diferents governs hagin tingut com a principal contracte el vincle amb els catalans i catalanes, i com a primera responsabilitat tinguin per ben segur, podem tenir diferències, però vostè em semblava que dubtava. Com que governa a Madrid el PSOE... Jo, la meua primera i única responsabilitat sempre ha estat i serà amb els catalans i catalanes, i això vol dir exigència, efectivament, amb el Ministeri, amb Adif i amb Renfe. També crec que des de la col·laboració, exigència i col·laboració és la millor manera de treballar, però no dubtin que el meu únic interès i responsabilitat és amb els catalans i catalanes.

El Partit Popular... Ja, em sap greu, m'estic menjant... *(Veus de fons.)* Em donaran un parell de minuts? Ràpidament. És que em sap greu perquè vull donar resposta a totes les intervencions. Vull agrair... En fi, crec que el to ha estat adequat, han aportat algunes qüestions que compartim. Vostè em deia si crec que la gestió des de la proximitat i aquest traspàs ajudarà. Sí, jo crec que els serveis tan sensibles, tan importants com els de la mobilitat, gestionats des de la proximitat, des del coneixement de la realitat territorial, francament milloren i, per tant, apostem per aquesta governança des del territori. Vostè apuntava a les inversions, el manteniment, això crec que està inclòs, està inclòs en el Pla de Rodalies, són dades..., els vàrem enviar dilluns, si no m'equivoco, el Pla de Rodalies en el seu conjunt, per tant, aquí veuran com hi ha aquest manteniment. Ens comprometem a fer l'actualització setmanal de les limitacions temporals de velocitat, les d'urgència i

les planificades, perquè vostès vagin veient el treball que es fa. I sobre el pla de l'R3, jo crec que és adequat. Així ens ho han traslladat els usuaris i usuàries, l'hi dic molt sincerament.

Comuns, m'ha fet moltes preguntes que ara no em donarà temps. En qualsevol cas, li agafo el guant del pacte de país. És veritat, l'accessibilitat a les estacions, el secretari li ha donat algunes dades, no són òptimes, no estem al noranta, al cent per cent, però sí que s'ha avançat en termes d'accessibilitat. El pla de contingència. Aquesta crisi ens ha ajudat precisament a poder tenir un pla de contingència que hem de millorar per quan hi hagi, efectivament, afectacions en els eixos ferroviaris. Transparència, hem fet un treball intens per unificar indicadors, Renfe, Adif i Departament i per tant, estem en disposició de poder compartir, i així ho estem fent, els hi farem arribar, amb l'àmbit de la comunicació dels periodistes, estem compartint actualitzacions d'aquests indicadors, ho farem arribar també als grups parlamentaris perquè no hi ha no hi ha cap problema en compartir la informació, jo crec que és bo i que hi pugui haver aquest seguiment.

El Partit dels Socialistes de Catalunya, agrair la seva intervenció i el suport. Compartim el transport públic com una prioritat.

I no, no em deixo el Grup Parlamentari de VOX. Miri, li proporciono el mínim respecte que mereix un diputat d'aquesta cambra, cosa que haig de dir que la seva intervenció crec que no ha estat ajustada. I ho faig no a la seva persona ni al grup parlamentari, ho faig precisament pels catalans i catalanes i per aquesta cambra. Jo crec que s'ha equivocat vostè d'hora i de lloc en la seva intervenció. Vostè feia esment als textos i el treball que hi ha. En aquests quinze minuts que vostè ha gastat en la seva intervenció jo crec que no ha fet més que mostrar una ignorància rotunda i una falta de respecte a la mínima..., allò que s'espera d'una intervenció parlamentària, l'hi haig de dir molt sincerament. Li suggereixo humilment que faci l'exercici també intel·lectual –no dubto que hagi llegit el document d'estratègia ferroviària, tot i que haig de dir que la seva intervenció no ho ha mostrat–, però en qualsevol cas, faci l'exercici intel·lectual d'escriure, estructurar una miqueta les seves intervencions, d'allunyar-se d'aquesta fatxenderia que mostra constantment en les seves intervencions. Per respecte a la cambra, precisament, no li tolero i li exigeixo,

aquestes quatre parets acumulen massa història i massa, en fi, masses governs i masses persones compromeses amb els serveis públics del seu país perquè vostè es permeti quinze minuts d'intervenció fatxenda, sense cap mena d'aportació ni al que estàvem tractant, i crec molt sincerament, ni al futur ni la millora d'aquest país.

El president

Moltes gràcies, consellera. I als acompanyants, i al senyor Nadal, i la senyora Susi, moltes gràcies per haver vingut avui. (*Remor de veus.*) Senyora Susi López, en tot cas –en tot cas–, no hi vegin cap mala intenció, no? (*Rialles.*) (*L'orador riu.*) Sí.

I res més. Aquesta tarda a les tres reprenem una nova comissió. I res, cuideu-vos molt, i consellera, a cuidar-se.

Moltes gràcies.

S'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

Fitxer 29i30CTH12

Sessió 30 de la CTH

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

Hi són presents [membres comissió].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Proposta de resolució sobre mesures urgents per a la protecció de la propietat privada (tram. 250-00437/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 196, 59).
2. Proposta de resolució sobre la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic a Dosrius (tram. 250-00482/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 30; esmenes: BOPC 242, 29).
3. Proposta de resolució sobre el millorament del transport públic a la Cerdanya (tram. 250-00490/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 43; esmenes: BOPC 242, 31).
4. Proposta de resolució sobre el futur de la mobilitat al Maresme (tram. 250-00564/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 238, 19; esmenes: BOPC 282, 18).
5. Proposta de resolució sobre l'execució de les obres de millorament de la carretera B-140 al pas per Santa Perpètua de Mogoda (tram. 250-00584/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta

de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 14; esmenes: BOPC 282, 19).

6. Proposta de resolució sobre un sistema de fiscalització i control del servei d'autobús entre Manresa i Barcelona (tram. 250-00587/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 19; esmenes: BOPC 282, 20).

7. Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per a accedir als centres hospitalaris de referència (tram. 250-00592/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 27; esmenes: BOPC 282, 20).

8. Proposta de resolució sobre la mobilitat i el transport públic de passatgers al Garraf (tram. 250-00789/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 327, 22; esmenes: BOPC 365, 21).

9. Proposta de resolució sobre la mobilitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona (tram. 250-00848/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 345, 166; esmenes: BOPC 392, 8).

El president

Bona tarda, senyors diputats i diputades. Donem inici a la comissió d'aquesta tarda. I primer el grup del PP vol fer ús de la paraula.

Eva García Rodríguez

Sí. Gràcies, senyor president. És per una qüestió d'ordre. Hi ha una proposta de resolució presentada pel grup popular amb data setembre del 25, que coincideix plenament amb el contingut d'una proposta de resolució inclosa en l'ordre del dia d'avui, del grup de Junts, que se'ns va demanar a veure si es podien substanciar de manera conjunta i resulta que la del grup popular no hi és incorporada en l'ordre del dia. En canvi, hi han de posteriors d'Esquerra Republicana, per exemple, hi ha algunes d'avui del mes d'octubre del 2025. Per tant, no entenem què ha passat amb

aquesta proposta nostra i, per tant, demanem l'alteració de l'ordre del dia per poder-ho ampliar i substanciar aquesta proposta.

El president

És una proposta del dia. Els grups del grup de Junts va demanar addicionar una, en canvi el grup popular, no. *(El lletrat intervé sense fer ús del micròfon.)* Escolta, però la podem adjuntar. *(El lletrat intervé sense fer ús del micròfon.)*

Eva García Rodríguez

Li vam comentar al lletrat, que sí que es podia incorporar i que es podia substanciar de manera... *(El lletrat intervé sense fer ús del micròfon.)* Sí, el nostre...

El lletrat

Vaig coincidir amb el coordinador i li vaig comentar que hi havia una resolució que sí, que si es..., una proposta de resolució que si es demanava i sol·licitava, es podia incorporar, però no hi va haver una sol·licitud, sinó que, en aquell cas, el coordinador de grup, si mal no recordo i disculpin si em confonc, crec que va dir que hi havia un problema de dates i que no veia bé el salvar la sessió de la tarda, si no m'equivoco.

Eva García Rodríguez

Sí, sí, jo crec que sí que s'equivoca. És que acabo de parlar amb ell. I justament va ser en aquesta línia la seva conversa, però era per incorporar també la nostra, la proposta de resolució nostra, donat que era una data anterior en algunes que avui hi ha a l'ordre del dia. Per exemple, hi ha un parell del mes d'octubre del 2025 que són posteriors.

El president

Ara t'ensenyaré l'escrit. *(Remor de veus.)* Sí, perquè no la podem incorporar. Escolteu-me, senyor lletrat.

Judith Toronjo i Nofuentes

Disculpi. Al lletrat i a la portaveu del Partit Popular, si hi ha l'avinentsa de la resta de grups i ens comprometem a què entri en l'ordre del dia de la següent comissió, per nosaltres no hauria de ser problema posposar-la a d'aquí a quinze dies i poder-

la substanciar conjuntament, però sí que amb el compromís de que no l'allarguem més el termini.

Eva García Rodríguez

D'acord, li agraeixo, senyora Toronjo, perquè no s'entén que puguem fer després propostes d'un altre grup posteriors... No, no hi és.

(Forta remor de veus.)

El president

Diputada García, quin número de PR és? La número 7? Per no tindre després...

Eva García Rodríguez

Sí. Efectivament, és coincident.

El president

Doncs vinga. La que fa referència a la millora de la mobilitat al Maresme per accedir als centres hospitalaris de referència.

Eva García Rodríguez

Efectivament.

El president

Doncs vinga, la deixem. La passem a la propera comissió amb el vistiplau de tots els grups i, per tant, la 7 la deixem damunt de la taula. I la número 2, diputada García, la número 2, la que fa referència a la planta d'aglomerat asfàltic a Dosrius, aquesta la retirem completament. Per tant, avui portaríem la 1, la 3, la 4, la 5, la 6, la 8 i 9. I ja està. Veus que bé?

Vinga, doncs. Algun canvi als diferents grups parlamentaris, algun canvi de diputat? Senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Sí, presidente. En el punto número 1, me substituirá mi compañera Mónica Lora.

El president

Senyora Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Sí, en lloc del diputat Salvador Vergés, hi haurà la diputada Sònia Martínez. I també per substanciar el punt 3 de l'ordre del dia, la defensarà el diputat Jordi Fàbrega.

El president

Molt bé, senyor Fàbrega.

Lluïsa Llop Fernández

Per part d'Esquerra Republicana, excusar la diputada Ester Capella, perquè coincideix, al fer la sessió afegida, està presidint la comissió d'Interior i als punts 7 i 8, perdó, 8 i 9, els substanciarà el diputat Carles Campuzano.

El president

Bé, doncs, escolteu-me, donem inici ja a l'ordre del dia.

Proposta de resolució sobre mesures urgents per a la protecció de la propietat privada

250-00437/15

I començaríem amb la proposta de resolució sobre mesures urgents per a la protecció de la propietat privada. Aquesta és una proposta de resolució que presenta el grup parlamentari de VOX i la diputada Lora farà la...

Mónica Lora Cisquer

Bé, gràcies. Molt bona tarda. Bien, con esta propuesta, pues hablamos de algo muy claro, de algo que cualquier vecino y cualquier político, pues, debería entender, porque un vecino, pues se entiende que es una vivienda es tuya, pues nadie puede entrar y quedársela, como es lógico. Y por desgracia esto, en Cataluña, pues hace tiempo que dejó de ser una obviedad.

De hecho, Cataluña concentra más del cuarenta por ciento de las ocupaciones de toda España. Pero es que encima somos la región, Cataluña, que lideramos las viviendas ocupadas en venta. O podemos hablar también del famoso okupa en serie que está humillando a la justicia catalana, con más de doscientas denuncias, treinta y una detenciones y ni tan siquiera un día en prisión, un multireincidente de veintidós

años que se aprovecha precisamente de las grietas del sistema y que forma parte de un grupo organizado.

Y esto no es una percepción. De hecho, son datos oficiales y, de hecho, en esta propuesta estamos hablando de personas que intentan recuperar su hogar, que intentan recuperar su casa y se encuentran con procedimientos lentos, costes judiciales y también una clara desprotección. Y no solo hablamos de ocupaciones ilegales, ya que también tenemos el problema de la inquilinización, inquilinos que dejan de pagar y que se aprovechan de la lentitud del sistema para permanecer durante meses y a veces incluso años sin pagar el alquiler.

Mientras tanto, nos encontramos que los propietarios siguen pagando la hipoteca, si es que aún la están pagando, y no solo eso, sino también la comunidad, impuestos, etcétera. Y después, a mí me sorprende que algunos políticos incluso se pongan las manos a la cabeza diciendo que por qué se retiran viviendas del mercado del alquiler. ¿Pues qué esperan? Con este sistema y con esta situación que tenemos a día de hoy, no solo en Cataluña, sino también en toda España.

Y es por ello que nosotros proponemos resumidamente instar al Gobierno de la Nación a endurecer las penas por allanamiento y usurpación y permitir que estos delitos se tramiten por vía urgente. Porque no puede ser que okupar una vivienda sea un trámite largo, un trámite eterno y casi incluso sin consecuencias. Después, que se pueda establecer un protocolo claro para los Mossos para que puedan actuar de forma inmediata cuando se produce una ocupación ilegal. Tener una estrategia específica para combatir las mafias organizadas, que se lucran ocupando viviendas, y no solo eso, sino también vendiendo llaves. Porque tenemos que ser conscientes que aquí, en Cataluña, en nuestros municipios, hay redes organizadas que se lucran precisamente de esto y que acaban vendiendo llaves de viviendas.

Después pedimos también blindar especialmente el parque público de vivienda social, porque las viviendas sociales deben ser para quienes cumplen los requisitos y para quienes las necesitan de verdad y no para aquellas personas que se saltan la ley. Además, hay que suprimir todas las ayudas públicas relacionadas con la vivienda a quienes hayan sido condenados por allanamiento o usurpación de inmuebles.

También proponemos un plan de acción para prevenir el fraude en los empadronamientos, que los que venimos de los ayuntamientos sabemos que esto existe. Es una realidad que existe. Y precisamente para provocar, en algunos casos, se utiliza para consolidar estas ocupaciones ilegales. Y después proponemos algo que es de justicia, que, si un propietario tiene su vivienda ocupada ilegalmente, este propietario no puede seguir pagando el IBI. Y aquí lo proponemos y lógicamente, también lo hemos instado en los diferentes ayuntamientos donde tenemos representación. Porque es surrealista que un propietario siga pagando IBI teniendo la vivienda ocupada. De hecho, planteamos incluso que esos importes puedan considerarse ingresos individuales y puedan devolver esa cantidad y que exista un mecanismo de compensación cuando la ley obliga a asumir largos procesos judiciales.

Y, en definitiva, que hay que poner orden, porque Cataluña no puede seguir siendo la ley de la selva y que el que cumpla la ley sea protegido y el que la vulnera se sepa que habrá consecuencias.

Gracias.

El president

Moltes gràcies, diputada Lora. I ara, en nom de Junts, la diputada Sònia Martínez té l'ús de la paraula.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, president. Bé, des de Junts per Catalunya compartim aquesta preocupació per l'augment de les ocupacions il·legals a Catalunya. És un problema que genera inseguretat, que afecta els propietaris i també degrada la convivència veïnal. I per això mateix hem presentat proposicions de llei tant aquí al Parlament com al Congrés. Però aquesta proposta que ens presenta avui Vox barreja problemes diferents: ocupacions delinqüencials, situacions de vulnerabilitat, ocupació per part dels inquilins i els tracta a tots per igual, sense distingir-ne ni la naturalesa ni tampoc les causes.

Per altra banda, quan parlen de solucions, parlen d'expulsió immediata per part de la policia, sense ordre judicial en tots els casos, cosa que pot vulnerar drets

fonamentals o delimitar d'eliminar també dominis d'Internet, com si això fos una competència autonòmica o es pogués fer sense cap tipus de control judicial. A més, aquesta proposta criminalitza també sense oferir solucions reals. Endurir penes està bé, però si els processos judicials són lents i els recursos policials són insuficients, no resoldrem res. Cal reformar procediments, agilitzar la justícia i també donar eines als cossos de seguretat.

I és que Vox, doncs, ignora el problema de fons, que és la manca d'habitatge assequible i les llistes d'espera d'habitatge social. Nosaltres, des de Junts, hem presentat propostes, com el desallotjament en un màxim de quaranta-vuit hores amb garanties judicials, empoderar les comunitats de propietaris, judicis immediats per usurpació, entre d'altres. Però també exigim que els grans tenidors actuïn i posin els seus pisos buits a disposició de polítiques socials.

El problema de les ocupacions és veritat que és greu i, per això, requereix de solucions, però solucions que siguin reals, jurídiques i alhora efectives. I des de Junts sempre defensem el dret a la propietat, però també el dret a l'habitatge i l'un sense detriment de l'altre. Per tot això votarem en contra d'aquesta proposta.

El president

Moltes gràcies, diputada. I seguidament, en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Albert Salvadó.

Albert Salvadó Fernández

Gràcies, president. Bé, des d'Esquerra Republicana votarem en contra dels dos punts d'aquesta proposta de resolució perquè entenem que

Fitxer 29i30CTH13

pretén l'objectiu de traslladar una realitat que no és real, amb aquesta contribució inestimable a amplificar la falsa percepció que si la iaia Maria se'n va a comprar al súper, quan torna es pot trobar a casa seua ocupada i que no el poden traure. I això no és així. Això no és així. És a dir, per tant, és a dir, no només la primera residència,

sinó la segona residència està protegida per llei i, per tant, jo crec que la gent ha d'estar tranquil·la en eixe sentit de que si se li ocupa, evidentment, la policia, com no pot ser de cap altra manera, hi actuarà immediatament. Ho dic perquè si no, al final ens anem fent trampes al solitari. Pot semblar que ens ocupen, de que ens poden ocupar impunement casa nostra.

És cert que hi ha una realitat, que és que tenim edificis sencers en mans de grans tenidors, en mans de fons voltors que, per falta d'assistència en aquelles construccions, hi ha ocupacions massives a molts habitatges i això també genera un altre problema, però que no és..., ni les solucions que avui se plantegen en aquesta proposta de resolució van enfocades a resoldre eixe problema, que el vivim a la majoria de pobles del país. I, per tant, caldrien altres receptes. I aquesta confusió, des del nostre punt de vista interessada, barrejant el problema d'accés a l'habitatge, barrejant lo dret a la propietat privada, barrejant un dret tant universal com és poder disposar d'un sostre i barrejant realitats que nos trobem a tot arreu d'ocupacions en habitatges buits de grans tenidors, pensem que esta no és la recepta. I, per tant, la votarem en contra.

El president

Moltes gràcies, diputat. I seguidament i en nom del PP, la diputada Esteller té la paraula.

Àngels Esteller Ruedas

El Partido Popular votará a favor de esta propuesta porque hay que acabar con la impunidad de la ocupación y, además, hay que acabar con una manera firme y determinante, porque, en este sentido, el Partido Popular ya tenemos una proposición de ley presentada en el Congreso de los Diputados para acelerar todos los trámites procesales y penales para poder expulsar al okupa en cuarenta y ocho horas. Y esto es imprescindible, porque el propietario tiene que poder recuperar la propiedad inmediatamente, a través de procesos ágiles y rápidos, dotando a las fuerzas de seguridad de más capacidad para actuar.

Y luego también un tema que es muy importante y es el hecho de que has de invertir la carga de la prueba. La persona que ocupa una vivienda y no tiene permiso para justificar el título de ocupar esa vivienda ha de ser inmediatamente expulsado de esa

vivienda y la ha de demostrar quien está ocupando, no el propietario. El propietario tiene todo el derecho de recuperar inmediatamente la propiedad. Y, para eso, el Partido Popular en el Congreso, la presidencia de la Cámara del Congreso la tiene suspendida o aplazada hace más de dos años para modificar todas las leyes procesales y conseguir una intervención rápida contra la ocupación.

En ese sentido, se diferencia claramente entre morada y usurpación, se endurece el delito de usurpación y luego también hay un cambio en las medidas cautelares inmediatas para el lanzamiento, simplificación de trámites civiles y penales, limitación de las dilaciones procesales. Al final, lo que se intenta es desalojar rápidamente, que el propietario recupere la vivienda, tanto si es ocupación y/o inquilinación. La inquilinación tiene que tener una calificación de estafa, porque es una estafa. Gente que entra en una vivienda con una voluntad aparente de pagar un alquiler y a los dos meses, todo y pudiendo, dejar de pagarlo porque sabe que le ampara la protección del Estado e impide su expulsión. Esto es una estafa y se ha de calificar como a tal.

I jo li voldria dir al senyor Salvadó i a la gent de Junts també, que justifiquen l'ocupació, que no hi ha cap raó per justificar l'ocupació i que si hi ha una persona que està ocupant un habitatge i és vulnerable, aquesta persona ha de tenir tot el suport de l'administració, no a costa del propietari. Per tant, és l'administració la que ha de respondre. I el que no pot fer la Generalitat és fer política social a costa dels propietaris que han de suportar l'ocupació i la inquilinació i, en moltes ocasions, destrossen els habitatges i els deixen absolutament fora de poder ser habitats.

I després hi ha un altre tema que també hem comentat i és l'impacte que té a la zona. Hi ha molts veïns que generen moltes distorsions. Per tant, nosaltres, des del grup popular, el que diem és: S'ha d'acabar amb la impunitat de l'efecte crida que va fer Ada Colau a la ciutat de Barcelona, que va incrementar les ocupacions en més d'un seixanta per cent, perquè va generar un clima d'impunitat front als que ocupen les «vivendes» i després això s'ha estès a tota Catalunya. Catalunya té el quaranta-dos per cent de tots els habitatges ocupats a tot Espanya.

Aquest és el motiu pel qual el Partit Popular votarà a favor d'aquesta proposta. Defensem automàticament el dret a la propietat, que no està en col·lisió del dret a l'habitatge. El dret a l'habitatge és un dret fonamental.

El president

Vagi acabant, diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

És una directriu política que ordena la Generalitat que actuï. No és un dret fonamental. El dret a la propietat, sí, i la recuperació de la possessió també és un dret fonamental. Per tant, des d'aquesta visió nosaltres donarem suport.

Gràcies.

El president

Molt bé. Gràcies diputada. I seguidament, en nom dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, la dreta i l'extrema dreta venen aquí a fer el seu vídeo. Bé, venen els que venen, perquè Aliança fa absentisme i, com sempre, no ve, però... (*Remor de veus.*) Sí, però l'has fet en castellà, suposo que perquè busques un *target* determinat i l'*engagement* i totes aquestes coses.

Miri, els diré unes dates. L'article 18.2 de la Constitució estableix que el domicili és inviolable, totalment d'acord. I l'article 33 reconeix també la propietat, també és cert. Però també recorda la funció social de l'habitatge. I això és precisament l'estat de dret. I anem a més dades. Segons informació dels Mossos d'Esquadra, el 2025 hi va haver un vint per cent menys d'ocupacions consumades que el 2024, un vint per cent menys. I la major part dels casos, la majoria no són domicilis habituals. Del total de denúncies vinculades al fenomen al 2025, un noranta-sis per cent, noranta-sis de cada cent corresponen a usurpacions amb pisos buits i només un quatre per cent a violació de domicili. Deixin de fer veure, com deia el diputat d'Esquerra, que quan algú surti de casa a comprar el pa, li ocuparan l'habitatge.

Però encara més dades: prop del vuitanta per cent dels casos afecten habitatges que són propietat de grans tenidors. No són personetes particulars que tenen un petit habitatge buit i que han anat al poble a passar les vacances. I respecte de la famosa regla de les quaranta-vuit hores, no existeix com a norma general. Si és domicili habitual, la policia pot actuar immediatament. No cal esperar quaranta-vuit hores quan és domicili habitual. Si parlem d'un pis buit, el procediment, evidentment, és diferent i requereix garanties judicials. I això forma part també de l'estat de dret.

Distinció entre violació de domicili i usurpació no és ideologia, és dret penal bàsic, senyora Esteller. I què fa VOX i què fa el PP? Agafen un problema real, el deformen i el converteixen en histerisme moral per legitimar les seves dreceres autoritàries. Nosaltres diem no a convertir els Mossos en una eina de desallotjament exprés sense garanties, no a confondre deliberadament domicili i pis buit. No a fer servir la por per tapar el debat sobre grans tenidors, sobre especulació i sobre parc públic insuficient.

I una última cosa, perquè també és política i també és país. Vostès actuen d'altaveu explícit o implícit d'aquells grupuscles ultres que volen substituir l'estat de dret per la coacció i l'escarment, en forma de patrulles o en forma d'empreses paramilitars com Desokupa, el seu braç armat. I anem a l'arrel. Mobilitzar habitatge buit, especialment el dels grans tenidors, és ampliar parc públic i assequible, regular el mercat del lloguer i garantir alternatives residencials quan hi ha vulnerabilitat. Això és protecció real. La resta, *performance*.

Votarem que no, evidentment, per tot el que hem dit i també pel pacte antifeixista.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I seguidament i en nom de la CUP, té la paraula el diputat Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, només per dir que la dreta sempre parla dels mateixos drets quan els interessen. Però, per exemple, també podríem parlar no sé si saben què ha passat a Alacant amb el PP, amb les «vivendes» de protecció oficial que estan totes ocupades per famílies adinerades, amb sous de més de 70.000 euros, totes vinculades al Partit

Popular, a càrrecs, a fills de notaris, alts funcionaris, etcètera, i que s'està investigant per mal ús de la «vivenda» de protecció oficial. És a dir, que quan parlem d'habitatge, la problemàtica és molta. I és veritat, és un problema que pateix molta ciutadania d'aquest país. Però vostès sempre miren cap als pobres, cap als qui menys tenen, que se'ls ha de buscar solucions, perquè també la seva Constitució espanyola diu que l'habitatge és un dret i, en aquest país, en el seu país –en el nostre, esperem que sí algun dia– en el seu no està garantit.

I després veiem..., això que veiem a la premsa, notícies com aquestes, el que vostès, el poc habitatge oficial que hi ha, per exemple, doncs, a Alacant, el fan servir per les seves famílies i els seus càrrecs i els seus amics. Aquesta és la realitat i d'aquesta, la dreta i l'extrema dreta mai no en parlen, de la utilització que fan quan tenen el poder per aconseguir beneficis propis, com és aquest cas que acabo d'exposar.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I per acabar, i en nom del Partit Socialista de Catalunya, té la paraula el diputat Becerra.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Gràcies, president. Molt d'acord amb les intervencions que han fet, que m'han precedit per la resta de grups que han anunciat el vot en contra d'aquesta proposta. I és que el diagnòstic que fan, com saben, és simplista i inclús ignorant del marc competencial que treballem. Tots els tribunals judicials, el Tribunal Constitucional, el Tribunal Europeu i diferents instàncies han consolidat un marc de drets fonamentals que, en l'àmbit de l'habitatge, està molt i molt clar i porta anys així. Podeu buscar la manera jurídica de revertir aquest marc, però està contravenint la Carta de Drets Humans, la Constitució espanyola i li estaria bé que es llegissin diferents articles, no? De la Constitució, l'article 14, el principi d'igualtat, l'article 18, la inviolabilitat del domicili. I en aquest sentit, vostès, amb aquesta solució simplista i de l'ocupació anecdòtica a persones físiques en situació de l'habitatge, primer habitatge, fan, com sempre fan, un alarmisme ultradretà que intenta crear aquest conflicte interessat que no li comprem i que sempre denunciem per intentar que la societat tampoc li compri.

Llavors votarem en contra. Però és que, inclús entrant en el fons, l'enduriment penal i els procediments urgents ja existeixen. Cal recordar que els Mossos d'Esquadra ja actuen d'acord amb el procediment normalitzat de treball públic i actualitzat. La manca de jutjats o la manca de procediments de material ja és una línia política que està fent aquest Govern, l'acció judicial. Això, però no oblidem que l'accés a l'habitatge també és una línia en què s'ha de prioritzar.

Ens agradaria veure si alguna vegada presenten, amb aquesta problemàtica de l'accés a l'habitatge o amb aquesta problemàtica del col·lapse judicial, si presenten alguna proposta real i seriosa. Però és que aquesta intervenció policial immediata i automàtica és incompatible amb el marc legal i amb la seguretat jurídica dels agents, del marc constitucional i el marc europeu.

Per tant, nosaltres rebutjarem totes les propostes que fan, però a més, saben que amb tot el que diuen, pràcticament el noranta per cent és que ni aquesta cambra és competent i és contraproduent inclús que aquesta comissió es pugui pronunciar respecte de la majoria de punts que fan. Li llegiré l'article 21 de la Carta de Drets Fonamentals de la Unió Europea, perquè crec que se li oblidia: «Es prohibeix tota discriminació i en particular, l'exercida per raó de sexe, raça, color, origen ètnic o social, característiques genètiques, llengua, religió o conviccions, opinions polítiques o de qualsevol altre tipus, pertinença a una minoria nacional, patrimoni, naixement, discapacitat, edat o orientació sexual». I els prego que es llegeixi aquest article i que el tinguin en consideració en el futur.

El president

Molt bé, diputat Becerra. Pensi que li he deixat una miqueta més. Al ser el secretari de la Mesa, ho hem tingut en consideració. I seguidament, com que no hi ha esmenes, passaríem directament a la votació de la proposta.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Vots a favor del grup popular i de VOX i la resta de grups en contra, 13 vots en contra i 3 a favor.

Proposta de resolució sobre el millorament del transport públic a la Cerdanya

250-00490/15

Saltaríem ja al punt 3, que és proposta de resolució sobre el millorament del transport públic a la Cerdanya. Farà aquesta proposta de resolució de Junts el diputat Jordi Fàbrega. Benvingut a la Comissió de Territori, diputat, quan vostè vulgui.

Jordi Fàbrega i Sabaté

Moltes gràcies, president. Molt content d'aquesta acollida. Sempre és un plaer estar a la Comissió de Territori. Bé, saben quant costa baixar de Puigcerdà en transport públic a Barcelona? Doncs jo els ho diré: en tren és inviable

Fitxer 29i30CTH14

ara mateix, l'R3 com si no existís. En bus, una persona que va al metge a Barcelona i ha de tornar a pujar, doncs inverteix sis hores i setze minuts de viatge en temps. Això és per baixar tres hores, divuit minuts de baixada i dos hores i cinquanta-vuit de pujada. I en euros, en diners, són 42,45 euros, no? Amb cotxe més o menys es fa en unes dues hores. Jo avui he baixat de la Seu, una vegada has esquivat tots els sots que hi ha a la 260 i has aconseguit d'arribar a Bellver, doncs són aproximadament unes dos hores.

Per tant, aquesta proposta de resolució que nosaltres portem aquí, doncs de fet, no és una proposta de Junts o és una proposta de Junts, però és una proposta del Consell Comarcal de Cerdanya, que nosaltres hem vehiculat per portar a la Comissió de Territori. Per tant, aprofito per saludar a la gent del Consell Comarcal de la Cerdanya, especialment el seu president, Isidre Chia, que ens està seguint per *streaming*, no?

Aquesta és una proposta que es va registrar, ja els ho dic, a l'abril del 25. Han passat coses. Després els explicaré aquestes coses que han passat. Però bàsicament el que ens demana és la Cerdanya es va integrar dintre de la integració tarifària amb

Lleida, per tant està integrada dintre de l'ATM de Lleida. Però la gent de Cerdanya no té tendència a anar a Lleida. La gent de Cerdanya té tendència a anar a Barcelona i a vegades a Girona, no? Per tant, sí que està dintre de la integració tarifària de Lleida, però no la tenim ni a la de Barcelona ni a la de Girona, no?, quan sí que s'ha integrat, per exemple, tot el Berguedà a Barcelona, i, per tant, hi han unes tarifes prou assequibles en la integració tarifària per baixar a Barcelona. Però en canvi, des de Puigcerdà, des de la Cerdanya, doncs són aquests preus que nosaltres els hem comentat.

Per tant, les dues demandes del Consell Comarcal és integrem-nos amb l'ATM, per tant, a la integració tarifària de Girona i de Barcelona. Però, per altra part, també fiquem un bus directe que vagi des de Puigcerdà fins a Barcelona i a la inversa, justament. Perquè aquest bus no existeix, per tant, és un bus que s'atura a diferents municipis de la Cerdanya, però després s'atura a municipis del Berguedà, a municipis del Bages i triga exactament el que triga, el que els he explicat: tres hores, divuit minuts de baixada i dos hores cinquanta-vuit de pujada. Si no oferim una alternativa fiable a aquesta R3 que no funciona en transport públic, doncs la gent no té més remei que agafar el cotxe amb tots els problemes, òbviament, també de sostenibilitat ambiental, que això representa.

Jo els deia que això es va presentar a l'abril, perdonin, del 25. Com que això, òbviament, doncs hi havia aquesta demanda del Consell Comarcal i també es va traslladar a Territori, doncs Territori ha fet una solució, que és posar un bus semidirecte, diríem semidirecte, en teoria pensats pels estudiants. Jo els hi diria per què és aquest, en teoria. És un bus que para a la Cerdanya, Alp i a la boca nord del túnel i després ja va directe a Barcelona. Amb això aconseguim que trigui dues hores i cinquanta-un minuts, és a dir, guanyem vint-i-set minuts, però és un bus que està el divendres a la tarda de pujada de Barcelona i el diumenge de baixada de Puigcerdà fins a Barcelona. Per tant, és un bus que en principi està pensat pels estudiants. Per tant, podríem solucionar el tema dels estudiants, però no solucionem el tema de la persona que va al metge, de la persona que va fer qualsevol tràmit, qualsevol altre dia a la setmana.

I els ho dic en teoria, perquè curiosament ja s'ha fet un abonament.

El president

Diputat, hauria d'anar acabant.

Jordi Fàbrega i Sabaté

Acabo, acabo molt ràpid. S'ha fet un abonament per aquest bus. Ja s'ha fet un abonament per aquest bus amb el qual surt a cinc euros el viatge, certament, però tenen preferència aquella gent que no té l'abonament. Per tant, què ens passa en aquest bus? Doncs qui té preferència és el visitant que va passar el cap de setmana a Puigcerdà i no la gent de Puigcerdà.

Per tant, el que demanem aquí, i ara sí que acabo, són les dos demandes del Consell Comarcal de Puigcerdà: la integració tarifària amb Barcelona i amb Girona i aquest bus directe tots els dies, òbviament, de la setmana fins a Barcelona.

Gràcies i disculpi que m'ha agafat una mica de temps, però és la confiança amb el president.

El president

Molt bé, diputat Fàbrega. I per ordre de presentació d'esmenes, tindria la paraula el diputat Cornellà del grup de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies, president. Bé, nosaltres estem a favor del que planteja la proposta de resolució, tot i que són dues coses diferents. Tenen en comú la necessitat de millorar la mobilitat en transport públic entre la Cerdanya i les comarques de fora de la demarcació. Per tant, ho veiem de manera positiva.

El punt 1 que fa referència a la integració tarifària de la Cerdanya tant a l'ATM de Barcelona, com la de Girona, perquè és evident que hi ha gent que des de la Cerdanya es desplaça cap al Ripollès, cap a Osona, cap al Berguedà, cap a Barcelona i viceversa. I nosaltres aquí hem plantejat la nostra esmena al fet que, alternativament i en qualsevol cas, es puguin permetre desplaçaments integrats entre àmbits d'ATM diferents, tant aviat com les diverses ATM disposin de la tecnologia que tant esperem de la T-Mobilitat. És a dir, poder fer trajectes integrats

entre àmbits ATM diferents. I és una cosa que ja hem aprovat més d'un cop en aquest Parlament.

Això em sembla una solució més generalitzable que no pas haver d'anar solapant les ATMs i fent pedaços, perquè avui parlem de la Cerdanya, però un altre dia podríem parlar en termes similars de la Garrotxa, que tampoc està a l'ATM de la Garrotxa, ai, de Barcelona, sinó només a la de Girona. Però hauria de poder gaudir de desplaçaments integrats també cap a Barcelona i cap a Vic. I això hauria de ser una cosa en què el Govern treballés, perquè tan bon punt l'ATM tingui la tecnologia de T-Mobilitat sigui possible, sense obstacles ni jurídics o econòmics.

I pel que fa al punt 2 per a bus directe Puigcerdà-Barcelona també hi votem a favor, tot i que, com sempre, lamentem i sempre ho diem aquí, que calgui estar posant busos a trajectes que haurien de fer el tren, si Rodalies funcionés bé. No és el cas, com tots sabem. Bé que ho sap absolutament tothom, per desgràcia. I en aquest cas l'R3, amb serveis directes veritablement ràpids. Si no, qui ho acaba pagant són les zones que no tenen tren i depenen exclusivament del bus, com per exemple al Berguedà.

I tal com va aprovar el ple la setmana passada, reclamem que si s'acaba creant aquest bus Puigcerdà-Barcelona per suplir el mal funcionament de rodalies, sigui l'Estat qui es faci càrrec del seu finançament i no la Generalitat, perquè si no, sempre acabem pagant la festa que no provoquem nosaltres.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Cornellà. I seguidament i en nom del partit socialista de Catalunya, té la paraula la diputada Neus Comes.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. Bé, jo només una prèvia. El diputat ja sap d'on soc jo. Jo li podria explicar l'estona que estic per arribar a Barcelona o que estan tant des de la Val d'Aran com des de la punta més alta del Pallars, que és Esterri d'Àneu. Encara estem més lluny. Però bé, tot i així, estem d'acord en que s'ha de millorar el transport públic a tot l'Alt Pirineu i l'Aran i, si em permet, també a tot Catalunya. I en això estem, en

millorar el transport públic i la mobilitat a tot Catalunya. I és el que té aquest Govern. Jo crec que aquest matí n'hem tingut una mostra a la comissió de Territori, on ja reiterades vegades ens ho ha explicat la consellera i ho explicarà les vegades que faci falta i anirà explicant les diferents passos que s'aniran fent al respecte.

Sí que és veritat que la Cerdanya pertany a la vegueria de l'Alt Pirineu i Aran, bàsicament pel recorregut curt i, com diu, potser Cerdanya no té tanta tendència al recorregut curt, com pot ser anar cap a l'Alt Urgell, però és que a Barcelona hi anem tots; no només a la Cerdanya, sinó també l'Alt Urgell i el Pallars Sobirà, també hi va el Pallars Jussà. I, en aquest cas, doncs, seria, a la integració tarifària de tot Catalunya –que s'està treballant perquè així sigui– podria entrar-hi, no?, però és que hi entràriem tots. La integració tarifària, que es preveu que estigui el 2026, està estudiant la tecnologia de la T-Mobilitat a tot el territori. Sí que ara, el primer semestre del 2026, hi haurà l'ATM de mobilitat a les comarques de Girona i si que crec que està prevista que almenys una línia sí que està quantificada la necessitat d'almenys una línia entre Girona i Cerdanya, que és la més sol·licitada, que és el que s'ha vist als diferents estudis de mobilitat que s'han fet.

A la resta, s'està estudiant, no es tanca en res, però la que hem vist que és més necessària, aquesta línia, és possible que en breu s'integri l'ATM de Girona-Cerdanya, tot i que una doble integració és possible que hi sigui. De fet, hi ha alguns llocs que ho tenen, però en aquest cas seria entre Lleida i Girona, no entre Lleida i Barcelona. I hauríem d'esperar, en tot cas, a no ser que es canviï perquè es vegi realment que hi ha una demanda suficientment en l'estudi de viabilitat, que es faci a la llarga amb tots els operadors quan es faci la integració de tot el territori de Catalunya.

Quant a la segona petició que ens fa, doncs sí, s'està estudiant la millora del transport, ja li he dit, de la mobilitat i que es pugui fer aquesta línia i sigui molt més favorable a tots els vilatans i ciutadans de Cerdanya, doncs benvinguts que hi pugui ser. Però per a això ja sap vostè que fa falta, no? És un debat que no cal que tinguem aquí, però sí que convé que la responsabilitat ha de ser de tothom, dels que estem al govern i dels que estan a l'oposició per fer possible que hi hagi això, si hi ha pressupostos.

I a partir d'aquí, doncs, nosaltres ens abstindrem als dos punts, donat que no ens han acceptat cap de les dues esmenes. Farem una abstenció.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. I seguidament i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president, i bona tarda a tothom. Compartim aquesta proposta que ens fan des del Grup Parlamentari de Junts sobre aquesta proposta de millora del transport públic a la Cerdanya. Bàsicament perquè en parlem tot el dia en aquesta comissió, perquè entra en el dret a la ciutadania, a la mobilitat pública i sostenible i a l'equitat territorial. Per tant, és evident que aquesta mobilitat ha d'arribar a tot el territori, i això vol dir, com deia la diputada Comes, arreu, també a la Cerdanya, en aquest cas, que és el que debatem.

Compartim els problemes que s'esmenten, per exemple, a la part dispositiva, que no està en els acords. Però per exemple, el sistema de bonificacions del túnel del Cadí, que perjudica els residents i, en canvi, el que fa és prioritzar qui té un lloc de treball en aquest sistema de bonificacions, tant a la Cerdanya com al Berguedà o l'Alt Urgell, que és un cas paradigmàtic. I compartim també, com no pot ser d'altra manera, el drama de l'R3, que no cal que tornem a treure en aquesta comissió perquè en som plenament conscients tots plegats, perquè donarem suport a aquesta petició d'aquesta línia exprés Puigcerdà-Barcelona, que esperem, igual que deia el company diputat de la CUP, que sigui per poc temps, perquè aquesta R3 sigui una bona línia de tren, sigui fiable, doni resposta als veïns i veïnes de la Cerdanya i, per tant, no sigui necessari aquest transport per carretera. Però a hores d'ara és evident que sí que és necessari aquest transport i, per tant, hi votarem a favor.

I abordant la part més al fons, sí a aquesta integració tarifària de la Cerdanya a les ATMs de Girona i de Barcelona, perquè concorda amb els lligams i amb la mobilitat de la comarca, però que esperem des d'Esquerra que fos un pas temporal, un pas que fos curt, en la línia que proposava –que no sé si accepten l'esmena de la CUP–

perquè hi hagi un títol de transport únic, que hi hagi una T-Mobilitat arreu del país que garanteixi eliminar les desigualtats i garantir que tothom, visqui on visqui, tingui accés a un transport públic assequible i coherent.

Aquesta integració tarifària fa més de dues dècades que va. Ha servit per a moltes coses, com combinar bitllets de bus, metro, tren, etcètera, sota un títol. I ara ens falta aquest pas. I és aconseguir que aquesta desigualtat en funció del territori, que ens penalitza els quilòmetres de trajecte que es fan, doncs pugui tenir un sistema que no penalitzi segons on vius, sinó que sigui un sistema públic arreu del país. Per tant, mentre això no arriba, nosaltres votarem que sí en els dos punts d'aquesta moció.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada. I seguidament i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, senyor president. El grup popular donarà suport a aquesta iniciativa, perquè la Cerdanya està absolutament desconnectada. Els seus ciutadans estan desconnectats de les zones on hi ha més mobilitat, ja sigui per treballar o, sobretot, per desplaçaments d'estudis o de serveis, metges, etcètera, Barcelona o Girona. I els ciutadans de la Cerdanya han de tenir una mobilitat eficient i també integrada. Això suposa tenir disponibilitat l'R3, que està absolutament pràcticament fora de servei i, per tant, no és una alternativa opcional per als ciutadans de la Cerdanya. I després també un autobús que es pugui desplaçar fins a Barcelona en poc temps i amb eficàcia, en aquest sentit, amb un preu raonable.

Han comentat ja la integració cap a Lleida, però és cert que els ciutadans de la Cerdanya es mouen principalment a Barcelona i també a Girona. Per tant, no té cap sentit que estiguin integrats o bé que estiguin integrats, però sobretot que estenguin la seva integració al que és Barcelona i al que és Girona. I, per tant, nosaltres donarem suport a aquesta proposta, igual que donarem suport al punt de l'autobús, perquè no té sentit que triguin més de..., quasi quatre hores, diuen, a vegades amb el transport d'autobús per venir de la Cerdanya a la ciutat de Barcelona, amb totes

les parades que avui en dia hi ha i com ha comentat, l'autobús que ara s'ha incorporat, només respon a una resposta d'estudiants i no per la gent que es pot traslladar a la ciutat de Barcelona per qualsevol altre tipus d'activitat.

Per tant, nosaltres donarem suport i esperem que es pugui resoldre amb el temps més breu possible i que el Govern aquí atengui aquesta petició del Consell Comarcal de la Cerdanya i també de tots els habitants.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. Senyor Bello, en nom de VOX, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, señor presidente. Creo que todos estamos preocupados por la situación del transporte público en la Cerdaña, que se ha visto especialmente afectado por la situación de las cercanías ferroviarias. Y, por tanto, pues vemos con simpatía esta propuesta de mejora.

Ahora bien, tal y como está redactado, a mí me genera alguna duda, porque el grupo proponente nos dice que el presidente del Consell Comarcal de esta comarca, de la Cerdaña, ha solicitado al Departamento de Territorio que valore la incorporación a este sistema de integración tarifaria y también que valore la creación de la línea de autobús. Que lo valore, que se estudie, estamos de acuerdo, ¿no?

Fitxer 29i30CTH15

Y en este sentido iban las dos enmiendas que han presentado los socialistas, que pensábamos votar a favor porque parece que coinciden plenamente con lo que ha manifestado el presidente del Consell Comarcal. Pero no nos proponen esto. Lo que nos proponen se ha convertido esto, que parecía bastante razonable, en «integrar de manera inmediata» o «establecer de manera inmediata». Como parece que no

van a aceptar las propuestas de los socialistas, por nuestra parte, nos vamos a abstener.

Gracias.

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. I, per acabar, diputat Mijoler en nom dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, nosaltres valorem positivament també el sentit d'aquesta proposta: millorar la connectivitat i posar sobre la taula aquesta necessitat d'encaixar la Cerdanya en els sistemes tarifaris integrats i, per tant, que també esdevingui una oferta d'un transport més útil. Nosaltres votarem a favor, perquè volem que el Govern tingui l'encàrrec de moure fitxa, perquè sovint el que frena decisions d'aquestes que semblen que haurien de ser de sentit comú doncs depèn de l'energia que s'hi posi, no pas de que siguin o no siguin possibles. Per tant, com que es posa aquesta energia institucional a resoldre-les, nosaltres hi votarem a favor.

També pel que fa al bus, estem a favor també que es millori l'oferta, perquè aquí la urgència és evident. Mentre la resta d'elements s'articulen, cal una millora efectiva del servei que connecta Puigcerdà i Barcelona. I ho diem amb tota claredat: millorar vol dir també que el servei sigui útil per a la vida quotidiana de la gent. Uns horaris que estiguin pensats per estudiar i per treballar, amb fiabilitat, amb informació i amb una oferta que pugui competir, en temps i en comoditat, amb el vehicle privat –ho deia el diputat en la seva intervenció– és també una qüestió de sostenibilitat. Per tant, el nostre vot afirmatiu avui té un sentit molt concret: sumar perquè la Cerdanya no quedi al marge i perquè aquesta resolució sigui un impuls real.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé diputat, Mijoler. I ara, senyor Fàbrega, si vol fer ús de la paraula, breument.

Jordi Fàbrega i Sabaté

Sí, molt breument. Només per anunciar que l'esmena de la CUP l'hem incorporat. Per tant, el punt número 1 es votarà amb l'esmena de la CUP, però no hem pogut

acceptar les esmenes del grup socialista. La demanda ja hi és, perquè s'ha multiplicat per tres el transport en bus aquests últims dos anys i, per tant, estudiar la viabilitat o millorar l'oferta crec que no és el que demana la Cerdanya i, per tant, no s'han pogut acceptar aquestes dos esmenes.

Per tant, pel seu bon govern, el punt numero 1 es votarà amb l'esmena incorporada de la CUP i el punt numero 2 es votarà amb el text original. I sí, només acabar. Per un moment m'he pensat que la diputada Comes s'havia fet independentista quan ens ha preguntat que què és el que tots sabíem que necessitàvem per millorar-ho, però crec que no ha estat així.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Fàbrega. Ha vingut finet, ha vingut finet per un dia que ve. Vinga, passem a votació. Puc entendre que votem els dos punts junts, no? Tres, dos, dos punts, dos punts.

Vots en contra?

Abstencions?

Abstencions del grup socialista.

I vots a favor?

I VOX, perdó. La resta de grups Partit Popular, CUP Comuns, Junts i Esquerra Republicana. Deu a favor i 5 amb Junts. Per tant, queda aprovat el punt 3.

Proposta de resolució sobre el futur de la mobilitat al Maresme

250-00564/15

I saltaríem al punt 4. Aquesta és una proposta de resolució sobre el futur de la mobilitat al Maresme. La presenta el grup de la CUP. Per tant, senyor Cornellà, quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, dir que aquesta proposta que es va presentar ja fa bastants mesos, al maig de l'any passat, vull dir que ha canviat una mica els termes, però ja ho

explicaré. La Coordinadora Preservem el Maresme va impulsar el pacte per la mobilitat sostenible al Maresme del 2020 al 25, el qual van signar tan el Consell Comarcal com el Departament de Territori de la Generalitat. Amb aquest pacte s'havia d'implementar actuacions per pacificar la N-II. De fet, moltes venien subvencionades a nivells amb fons europeus. Però de cop es va donar un canvi a les prioritats del Departament de Territori, actuant en contra dels propis acords del pacte de mobilitat sostenible del Maresme.

De fet, a finals del 2024 el Departament, segons els seus darrers acords entre el Govern central i la Generalitat, presenta un canvi de les prioritats dels projectes de noves infraestructures a la comarca del Maresme. Atura sis projectes constructius lligats a la pacificació de l'N-II i presenta, el 16 de gener del 25, l'estudi informatiu per construir sis accessos més en una distància de vint-i-quatre quilòmetres, quan ja n'hi ha quatre en aquesta mateixa carretera. Per tant, apostant clarament per una mobilitat basada en el cotxe, que és contrària a tots els objectius que plantegen els diferents plans directors, tant elaborats pel Govern vinculats a la mobilitat de la comarca del Maresme.

Tot i que la prioritat hauria de ser les inversions que prioritzin el transport públic, com en l'R1 de Rodalies Renfe amb més freqüència, doble via a tot el trajecte fins a Blanes, recuperar els semidirectes i un millor servei i segregar un carril bus a la C-32. També, per exemple, dur a terme un itinerari per vianants i carril bici interurbans a llarg de la N-II. Però bé, aquesta no és l'aposta.

I concretament, parlant del projecte de la sortida de Canet de Mar, Sant Cebrià de Vallalta i Sant Pol de Mar, les raons, el que demostren és que no és necessari aquest enllaç que s'hi vol fer i que impacta greument en el territori, amb sòls no urbanitzables i de protecció especial pel seu interès natural i agrari, segons el propi pla territorial metropolità de Barcelona i el PDUSC. Per tant, aquest nou enllaç que es pretén fer en aquests municipis de Canet, Sant Cebrià i Sant Pol, fins i tot l'Ajuntament de Sant Pol va aprovar una moció en contra de l'enllaç. Dir que finalment s'ha descartat aquest enllaç. Per tant, el punt 1 ha canviat des del moment que ho vam presentar, però, s'ha descartat de manera oral. És a dir, en manera escrita i formal encara no

hem vist cap documentació que així ho demostrï i, per tant, té sentit mantenir-lo igual per aquesta qüestió, perquè les paraules se les emporta el vent.

Bé, nosaltres el que fem en aquesta proposta és recollir totes les propostes i arguments que plantegen encara ara la Coordinadora d'Emergència Ambiental de Canet, la Coordinadora Preservem el Maresme i per aquests motius presentem la retirada del projecte d'accés i de l'arxiu de l'expedient de l'enllaç de l'autopista C-32 i d'altres propostes. Destacar que acceptem l'esmena 2, 3 i 4..., no, 1, 2 i 3 d'Esquerra Republicana. La 4 no, no és que hi estiguem en contra, sinó que aquesta moció les entitats la centren exclusivament en el Maresme i aquesta esmena 4 va més enllà del Maresme. Per tant, no...

El president

Senyor Cornellà, si de cas ja ho explicarà després, amb el temps que tindrà per a les esmenes. És que se li ha acabat. Sí, se li ha acabat el temps.

Dani Cornellà Detrell

Ja ho feia directe.

El president

Doncs faci-ho tot directe.

Dani Cornellà Detrell

Si vol, eh? Com que són aquestes només, però ja ho deixo.

El president

Doncs vinga.

Dani Cornellà Detrell

Doncs això, a la 1, 2 i 3 els acceptem; la 2 l'acceptem, tot i que considerem que és el pla de mobilitat el que ha de proposar i el pla de serveis de la Generalitat, els que haurien d'estudiar el que es proposa, però, bé, ens sembla correcte. I la 4, com deia, no l'acceptem no pel contingut, sinó pel fet que surt de la pròpia comarca i les entitats que, de fet, són elles qui ens fan arribar aquesta proposta, es volen centrar pròpiament en la mobilitat a la comarca i no entrar a altres temes supracomaricals. Per tant, acceptem la 1, 2 i 3 i les altres del PSC les agraïm, però queden rebutjades.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I seguidament i amb ordre de presentació d'esmenes, té la paraula el diputat Aparicio, en nom del Partit Socialista de Catalunya.

José Ignacio Aparicio Ciria

Gràcies, president. Gràcies al company de la CUP també per presentar i per almenys estudiar les esmenes que no han estat acceptades. Compartim plenament la importància de debatre el futur de la mobilitat al Maresme, que al final és un territori que fa dècades que arrossega dèficits estructurals i que necessita solucions rigoroses, consensuades i sostenibles.

Aquest Govern està impulsant amb determinació una transformació profunda de la mobilitat a tot Catalunya, des de la millora del transport públic fins a la pacificació de corredors viaris, a la descarbonització, la digitalització de la xarxa i el Maresme és un dels àmbits prioritaris.

Pel que fa al punt primer de la PR, sobre l'enllaç de la C-32, voldria remarcar que el Govern està seguint el procediment que correspon a un estudi informatiu. S'ha sotmès a informació pública, s'han recollit totes les al·legacions, tant les favorables com les contràries, i ara s'estan analitzant amb rigor, com correspon. Aquest procés és el que ha de permetre determinar si el projecte continua, si s'ha de modificar o si s'ha d'aturar. Avançar-nos a aquesta conclusió, com demana la proposta de resolució, seria precipitat i no respectaria el mateix marc legal que regula justament aquests estudis. A més, cal recordar que l'enllaç va ser identificat en el marc del pacte per la mobilitat sostenible del Maresme i que alguns ajuntaments com Canet o Sant Cebrià ja han expressat suport, mentre que d'altres, com Sant Pol, s'hi han oposat. I precisament per això és tan important deixar que el procés d'avaluació culmini i permeti incorporar millores, minimitzar afectacions i valorar la seva rendibilitat socioeconòmica.

Pel que fa al segon punt, compartim la necessitat de planificar la mobilitat a escala supramunicipal. El pacte del Maresme ja preveu l'elaboració de plans de mobilitat per àmbits territorials: la zona d'Arenys, el Maresme, el Baix Maresme i l'entorn de

Mataró. I ens sembla que aquest és el camí correcte: planificar conjuntament, evitar duplicitats i garantir coherència amb les actuacions ja en marxa.

I, finalment, sobre la reorientació dels recursos econòmics, doncs, insistim que és prematur fer ho mentre l'estudi informatiu encara està en tramitació. Paral·lelament, el Govern sí que està treballant amb el Ministeri per formalitzar el conveni derivat de la cessió de la Nacional II, que inclou actuacions de pacificació, mobilitat no motoritzada, millora de la permeabilitat transversal, actuacions de descarbonització i digitalització del corredor i reforç del transport públic en general. És a dir, la mobilitat sostenible al Maresme no només és un objectiu, sinó que és una línia de treball ja en marxa.

Moltíssimes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Aparicio. I seguidament i en nom d'Esquerra Republicana, la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Des d'Esquerra considerem imprescindible, no només al Maresme, sinó arreu del país, un model de mobilitat sostenible, entenent que la mobilitat no és un tema d'infraestructura, sinó que bàsicament és un tema de drets bàsics de la ciutadania. Per nosaltres, la nostra principal prioritat és el transport públic, incentivant-lo i entenem que, en la mesura que aquest sigui la millor opció per a la ciutadania, sigui competitiu i sigui fiable, el trànsit es reduirà a les carreteres. I malgrat que aquesta prioritat és clara, també som conscients que també tenim carreteres i que cal un manteniment i obres necessàries per millorar les infraestructures existents i apropar-les a la ciutadania. Per tant, sí, a la mobilitat sostenible exigim un model de mobilitat resilient, sostenible i adaptat al canvi climàtic en comarques costaneres com el Maresme, també és un element important a considerar.

Defensem la potenciació de la mobilitat sostenible, millor transport ferroviari fiable i segur, reforç del transport per carretera i la intermodalitat, potenciació de carrils bici i una prioritització de les persones davant dels vehicles. I en aquesta prioritització de

les persones davant del vehicle, en les actuacions de pacificació de la Nacional II entenem importants els enllaços a la C-32 sempre, evidentment, de la mà dels ajuntaments afectats, perquè són els que millor coneixen tant el seu territori com les necessitats dels seus veïns i veïnes.

Per això, en el cas d'aquest enllaç de l'autopista C-32 d'accés a Canet de Mar, a Sant Pol, a Sant Cebrià de Vallalta, saben que el traçat que va provocar el rebuig dels municipis i, per tant, ja s'ha retirat aquest primer projecte per replantejar-lo per un futur amb un traçat més adequat al territori, adaptat a aquest i minimitzant l'impacte ambiental. Per tant, nosaltres ens abstindrem en aquest punt 1, perquè, almenys així ens diuen des del territori, aquest primer traçat, que era el que provocava aquest rebuig, ha estat retirat i queda en una anàlisi posterior que es presentarà. Per tant, d'acord a retirar aquell projecte que s'havia fet, però entenem que està fet i per això ens abstindrem.

Pel que fa al punt 2, hi votarem a favor. Absolutament d'acord, com els deia, amb els principis que entenem que han de regir la mobilitat en aquesta elaboració del pacte per la mobilitat sostenible. I, en el punt 3, hi votarem a favor perquè fent-ho a l'engròs, nosaltres defensem que ni un metre cúbic més de formigó a l'aeroport, per exemple, i sí, potenciar el transport del dia a dia, el transport públic que la ciutadania necessita en aquells desplaçaments.

I, per acabar, dir que agrair al diputat Dani Cornellà l'acceptació de les tres esmenes. Entenem que no es vulgui entrar en el transport intercomarcal i, per tant, no s'accepti la quarta en el cas del tren orbital. I dir que les tres esmenes que presentaven van en aquesta línia de potenciar un transport sostenible. Demanem la connexió de la línia 603 fins a Canet de Mar, per on entraria a l'autopista, de manera que enlloc de fer la connexió que hi ha actualment a Sant Pol, això faria que la freqüència millorés i fos millor per aquest municipi.

La segona esmena, implementar de manera urgent la recuperació dels trens semidirectes a Barcelona des de les poblacions de l'Alt Maresme per fer competitiu aquest transport amb tren i millorar la freqüència per aquestes poblacions. I la darrera que s'ha acceptat també és accelerar de manera immediata la pacificació de la Nacional II, sempre d'acord amb el beneplàcit dels ajuntaments, dels municipis

que vegin bé aquests enllaços i per tant, es pugui tirar endavant aquestes obres per beneficiar el territori.

En tot cas, gràcies, com sempre, diputat Cornellà, per poder-ne parlar, arribar a acords i per la presentació d'aquesta proposta de resolució.

El president

Molt bé, diputada

Fitxer 29i30CTH16

Llop. I, seguidament i en nom de Junts, té la paraula la diputada Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Avui la proposta de resolució sobre la mobilitat del Maresme que ens presenta el grup de la CUP parteix del pacte per la mobilitat, com s'ha indicat, d'un acord entre el Consell Comarcal, els propis ajuntaments i el Departament de Territori, però a més a més, també d'una moció prèviament presentada en el propi consistori de Sant Pol de Mar, que va ser aprovada, i arran d'aquesta aturada del projecte inicial de la Nacional II, d'aquesta replanificació del projecte i els nous accessos de la C-32.

Com s'explica a la mateixa exposició de motius de la proposta, l'actuació afectaria sòls no urbanitzables amb protecció especial, amb espais agrícoles i forestals, inclòs elements patrimonials i corredor ecològic, amb un cost elevat i un retorn limitat en reducció del trànsit. Tanmateix, sí que és cert que aquesta proposta no planteja íntegrament la realitat de tot el Maresme. En aquest sentit, també la realitat funcional de Canet de Mar, que també cal tenir en compte per a poder treballar alternatives sostenibles i acompanyades pel transport públic, com bé s'ha indicat per part de la resta dels grups, i aquest bus interurbà amb èxit.

I en aquest sentit, actualment val a dir que l'entrada i la sortida de Canet de Mar, concentrada al via Canet, on a primera hora del matí hi ha aquesta concentració per als espais públics, per a les escoles, per als centres de treball i que provoca aquest

col·lapse a la ronda de Sant Jordi i la riera Gavarra. En aquest mateix eix conflueixen, com dèiem, instituts i diferents centres, i el que provoca un problema estructural de mobilitat interna, que té impacte directe sobre la resta de les poblacions veïnes, però evidentment també sobre la qualitat de vida. És evident, però, que qualsevol actuació ha de respectar el planejament territorial i minimitzar l'impacte ambiental. I és cert que els terrenys afectats tenen, com dèiem, aquesta qualificació agrícola o forestal que cal respectar.

Per tant, no totes les alternatives tenen el mateix impacte i és important que aquestes altres es posin sobre la taula i es faci des del consens dels propis ajuntaments i no confrontant entre ells. Per tant, el debat hauria de centrar-se en la millora eficient en aquests altres excessos, en aquestes altres opcions alternatives que permetin el transport públic, com podrien ser el bus interurbà.

I per tot l'exposat, nosaltres votarem favorablement en la majoria dels punts amb els que acabaria aquesta proposta de resolució, atenent que motiven i que milloren el text inicial amb una elaboració d'un pla de millora de la mobilitat sostenible de la comarca, amb aquest consens dels diferents agents, tenint en compte els 384 milions d'euros de l'acord que finalment s'ha signat entre la Generalitat i l'Estat, que arriba més tard del que voldríem però que, en tot cas, no pot quedar bloquejat i que cal que s'hi doni sortida sense més pròrrogues i sense més retards, per una pacificació efectiva de la Nacional II, amb els recursos necessaris per a les obres, però també per al manteniment dels propis dels propis ajuntaments i, evidentment, amb aquesta millora dels accessos, que no només ha de provocar el pas i l'increment dels vehicles privats, sinó que ha de ser un mecanisme per a potenciar aquest carril VAO; aquest carril, que permetria l'accés directe als busos interurbans, a través de Exprés.cat, que és l'alternativa sostenible i per a la qual s'aposta des de la majoria dels consistoris.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Toronjo. Diputada Eva García, en nom del PP, quan vostè vulgui.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Nosaltres compartim la importància i els problemes de mobilitat que hi ha actualment i especialment a la comarca del Maresme i, per tant, d'això som coneixedors i compartim aquesta necessitat de trobar-ne solucions. Però considerem, senyor Cornellà, que aquesta proposta de resolució que vostè ens porta i que ja ha anunciat que fa mesos que la va presentar, doncs, en aquests moments, és molt extemporània. De fet, també vostè ho ha comentat, donat que en el primer punt demana la retirada del projecte, d'un projecte que en aquests moments està sobre la taula perquè no tira endavant de la manera inicial com es va presentar. Però nosaltres també discrepem de les que vostè creu que han de ser les competències d'aquest Parlament. Altra cosa seria demanar la revisió o demanar una anàlisi d'aquest projecte, però en cap cas creiem que la retirada del projecte hagi de ser la competència que tingui aquest Parlament.

També vostès demanen la reorientació dels recursos, en lloc de destinar-lo a una cosa, doncs, invertir en transport públic, això com a titular i com a lema de campanya potser està molt bé, però en qualsevol cas sap vostè perfectament que això no s'ajusta a la realitat. I, per tant, per aquests motius, perquè és evident que aquest projecte s'ha de revisar com afecta en els sòls no urbanitzables i de protecció especial per l'interès natural i agrari segons el pla territorial metropolità, però en qualsevol cas, repeteixo, no és un rebuig territorial complet, com vostè ha dit que té aquest projecte. I, en qualsevol cas, nosaltres votarem en contra d'aquesta proposta.

El president

Moltes gràcies, diputada Eva García. Senyor Bello, en nom de VOX, no en vol fer ús de la paraula? Senyor Mijoler, en nom dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Doncs jo sí, moltes gràcies. Perquè parlar del Maresme i parlar de mobilitat en aquest territori, primer cal entendre com és un territori llarg i estret, amb una pressió quotidiana enorme. Són milers les persones que es desplacen cada dia per aquest corredor que està absolutament saturat, on la Nacional II i les vies del tren suposen o han estat massa sovint una frontera dins dels propis municipis i on la C-32 està concebuda més com una autopista de pas que no pas com un servei públic a la comarca.

Aquesta proposta d'avui posa el focus en una qüestió central: que en plena emergència climàtica no podem seguir invertint recursos públics en infraestructures que reforcen la dependència del cotxe i que fragmenten el territori. La mobilitat és un model de país. Respecte del diagnòstic, si volem pacificar la Nacional II i fer pobles habitables, la sortida no és multiplicar accessos a la C-32. El Maresme necessita una reorientació clara: més tren, més bus, més intermodalitat, més mobilitat activa i menys incentius estructurals al vehicle privat.

El pacte per la mobilitat sostenible del Maresme ja apuntava el camí transformar la Nacional II en un eix cívic, desplegar una xarxa interurbana de carrils bici, millorar els accessos a estacions i reforçar el transport públic. Però avui el que tenim sobre la taula és un estudi d'accessos, mentre la pacificació real de la Nacional II continua sense projecte executiu clar. I els comuns ho seguirem demanant. Invertir més de 100 milions en nous enllaços mentre no es prioritza la transformació de la Nacional II és un canvi de prioritats que ens allunya del model sostenible que necessita el Maresme.

Sobre l'enllaç 6 a Canet-Sant Cebrià-Sant Pol, amb els impactes ambientals acreditats, l'afectació a sòls protegits i els dubtes sobre la justificació real de la demanda, el nostre criteri és clar: no té sentit accelerar aquest projecte mentre les alternatives sostenibles encara continuen pendents. També posem l'accent en la necessitat d'un pla de mobilitat sostenible supramunicipal amb un calendari amb compromisos que siguin reals. No valorar, no revisar, sinó planificar i executar. El futur de la mobilitat al Maresme s'escriu amb un transport públic fort, amb una pacificació de la Nacional II urbana valenta, amb mobilitat activa i segura, amb una intermodalitat real i amb un corredor ferroviari que resisteixi el clima que ja tenim a sobre i que és una realitat.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Mijoler. Passaríem a votació aquesta proposta de resolució, per tant, si anem... Sí. Sí.

José Ignacio Aparicio Ciria

Perdó. Sí que ens agradaria aclarir les que han acceptat. O sigui que quedi clar, perquè pensava que...

El president

Ara ho anàvem a...

Dani Cornellà Detrell

La 1, 2 i 3 d'Esquerra Republicana, acceptada, sí.

El president

Per tant, l'1, el 2 i el 3 de la proposta sense la incorporació els passem per separat. I els tres que incorporem d'Esquerra, els votem conjuntament o per separat? (*Remor de veus.*) Tot per separat. Sis punts per separat. Vinga, doncs escolta. Comencem, doncs, el punt 1.

Vots en contra?

Grup del PP.

Abstencions?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, Junts i el senyor Bello, de Vox.

I vots a favor?

Els Comuns i CUP. Hi ha un empat. (*Remor de veus.*) Jo diria que s'aprova, no? No? (*Remor de veus.*) Ah, clar, és el Partit Popular. Sí, sí. (*Persisteix la remor de veus.*) Queda rebutjat, el grup popular. I el grup popular és el quinze per cent. D'acord, senyor Cornellà? I si no hi està, també ho té complicat. (*Rialles.*) Passem al punt 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Abstencions, Vox i Partit Popular.

Vots a favor?

La resta de grups: Comuns, CUP, Junts, Esquerra i Partit Socialista. Aquesta sí que queda aprovada. El punt 3.

Vots en contra?

En contra, partit Socialista i PP.

Abstencions?

El senyor Bello de Vox.

I vots a favor?

Comuns, CUP, Partit Socialista, Esquerra Republicana i Junts. Diria també queda aprovat.

Passem al punt 4, que són els incorporats.

Vots en contra?

PSC.

Abstencions?

Partit Popular i Vox.

I vots a favor?

CUP, Comuns, Esquerra Republicana i Junts. Queda aprovat també, diria.

Punt 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Popular, Vox i Partit Socialista.

Vots a favor?

CUP, Comuns, Junts i Esquerra Republicana.

I per últim, el punt 6.

Vots en contra?

Abstencions?

Vox i Partit Popular.

Vots a favor?

Partit Socialista, Comuns, CUP, Junts i Esquerra, aquest també quedaria aprovat.

Molt bé, doncs tindríem la 4 feta.

Proposta de resolució sobre l'execució de les obres de millorament de la carretera B-140 al pas per Santa Perpètua de Mogoda

250-00584/15

I saltaríem al punt 5, que és una proposta de resolució d'Esquerra Republicana, que fa referència a la resolució sobre l'execució de les obres de millora de la carretera B-140 al seu pas per Santa Perpètua. Fa ús de la paraula el diputat Salvadó, quan vostè vulgui.

Albert Salvadó Fernández

Sí, gràcies, president. Bé, és una proposta de resolució presentada al maig del 2025, per tant, fa nou mesos, en coordinació amb el grup municipal d'Esquerra de Santa Perpètua de Mogoda, on vam presentar esta proposta de resolució per instar a l'execució d'obres de millora a la B-140, l'antiga carretera Sabadell-Mollet. La proposta responia a la necessitat d'accelerar una sèrie d'intervencions a la via per tal d'acabar amb els col·lapses diaris que s'hi produïxen. Són molts, de fet, els veïns i veïnes de Santa Perpètua de Mogoda que patixen diàriament esta congestió, ja que la B-140 i, en concret la rotonda de Can Cirera, constitueixen la principal sortida est dels veïns d'esta localitat.

Quant a la problemàtica concreta de congestió de la rotonda coneguda com de Can Cirera, al terme municipal de Santa Perpètua de Mogoda, en la que els vehicles provinents de la B-140 en sentit d'entrada al municipi i que volien accedir a l'AP-7, s'atura en la rotonda i dificulten l'accés als que intenten sortir de Santa Perpètua, provocant cues diàries que arriben fins al nucli urbà, sobretot a les hores puntes del matí.

Per tal de solucionar esta situació, al juliol del 24, el Departament de Territori ja va executar obres de millora de la senyalització horitzontal i vertical de la rotonda de Can Cirera amb l'objectiu que l'accés a esta rotonda fos més fluida per als vehicles que surtin des de Santa Perpètua. Esta actuació se va veure de seguida que quedava insuficient i, per això, en el primer punt dels acords que es proposen a la

proposta de resolució es demanava l'execució d'unes petites obres de millora a la rotonda de Can Cirera, que havien estat compromeses pel Departament de Territori i que, en principi, havien d'acabar amb les congestions diàries que patixen els vehicles que surten des de Santa Perpètua per esta rotonda.

Este punt, en teoria ha quedat obsolet a dia d'avui, ja que finalment estes obres de millora es van licitar a l'estiu del 25, se van començar a l'octubre i van acabar al novembre del 25 i tot i així, cal dir que tres mesos després de la finalització d'execució de les obres, la intervenció s'ha demostrat clarament insuficient per acabar amb la saturació de la rotonda i que els problemes de congestió a les hores punta persisteixen. Per això, se fa més palesa que mai la urgència d'una intervenció més global en este àmbit.

És per això que mantenim lo punt 1 d'esta PR, perquè l'objectiu d'este punt 1 és millorar la fluïdesa en l'accés i sortida del centre de Santa Perpètua de Mogoda i encara no s'ha assolit satisfactòriament. Després me posicionaré, president, sobre les esmenes del partit Socialista, que li agraiixo tant la presentació de les esmenes com la voluntat d'arribar a acords amb transaccions que hem repartit al principi d'esta comissió.

Fitxer 29i30CTH17

El president

Molt bé, diputat Salvadó. I per fer ús de la paraula té la paraula la diputada Eva Comes. *(Veus de fons.)* No? *(Veus de fons.)* Ah, Eva Candela. *(Remor de veus.)* Bé. He posat Eva... Sí. Bé, mira. També sortiria una bona combinació. Vinga, senyora Candela. I disculpi.

Eva Candela López

Gràcies, president. Jo crec que en aquesta proposta de resolució hi estarem tots d'acord. És una via, una carretera comarcal molt transitada, amb una proporció elevada, de més, de vehicles pesants. Ja s'hi han fet, com deia el diputat Salvadó, unes millores en una rotonda, però són realment insuficients. I totes aquestes

actuacions, de fet, ja estaven reflectides també en el pla específic de mobilitat del Vallès. I el que es pretén amb aquesta proposta doncs és anar avançant amb més rapidesa, segurament, de la que ha pogut ser, eh?, en poder fer aquestes obres.

Hem transaccionat dues esmenes que han puntualitzat alguns punts, que el diputat Salvadó ha tingut a bé tornar a redactar. I em sembla que no hi ha res més a dir perquè és una qüestió de calaix i de seny, tirar això endavant.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Eva Candela. I seguidament té la paraula la diputada per Junts, la Sònia Martínez.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, president. Des de Junts doncs votarem a favor també d'aquesta proposta, perquè també els companys de Santa Perpètua ens diuen que són unes actuacions imprescindibles per al municipi. És que quan parles doncs amb la gent del territori, quan escoltes aquells veïns que cada matí perden tant de temps a causa d'aquests embussos per anar a treballar, quan veus que els polígons industrials també pateixen aquests problemes de mobilitat, doncs s'entén que no es pot continuar així. La B-140, com s'ha dit, s'ha convertit en aquest punt conflictiu. Tothom qui passa per allà sap de què parlem. I aquesta proposta planteja tres actuacions que, sobre el paper, doncs són perfectes, i subscrivim cada punt.

Ara bé, també cal fer memòria, perquè fa quatre anys es va aprovar aquest pla de mobilitat del Vallès. Aviat farà dos anys que es va acordar, no?, executar totes aquestes obres de millora, però tampoc no s'executen i la gent, doncs, continua perdent aquest temps que dèiem i també, en alguns moments, la paciència. Des de Junts, doncs, tenim clar que aquesta és una infraestructura prioritària i que Santa Perpètua mereix que es compleixi el que es promet. I, com deia al principi, per tant, doncs, votarem a favor d'aquesta proposta.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara és el torn del Grup del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, vicepresident. El Grup Popular també donarà suport a aquesta proposta, perquè el tram d'aquesta carretera, la B-140, és una carretera amb una elevada intensitat de trànsit. Té una gran presència de camions vinculats a l'activitat logística i industrial, amb greus problemes també de capacitat, d'accessibilitat i d'ordenació dels fluxos, no? La configuració de la via i els enllaços generen uns colls d'ampolla recurrents, maniobres insegures i dificultat de connexió amb polígons industrials i amb la xarxa viària principal. Aquests dèficits estructurals estan creant problemes en la competitivitat econòmica, afecten la seguretat viària, però sobretot afecten substancialment la qualitat de vida dels veïns, no?, i també del teixit empresarial, que veuen dia a dia la quantitat de temps que han de perdre amb aquests col·lapses de la via. I, per tant, des d'aquesta visió, tot i l'aprovació del pla de mobilitat del Vallès, nosaltres considerem que cal acabar amb els col·lapses a les hores puntes, augmentar la capacitat i la connexió amb Sabadell.

El Grup Popular estarem a favor d'aquesta proposta. I el que sí que demanem és que hi hagi una actuació amb tot l'entorn i que sigui una actuació calendaritzada, amb una execució amb compliment de terminis i amb les dotacions necessàries perquè es pugui executar en el temps més breu possible.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. Senyor Bello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El president

Gràcies, senyor Bello. I seguidament, i en nom dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Sí; moltes gràcies, president. Bé, és important que avui parlem de la B-140, perquè és una realitat que concentra el trànsit de pas, accessos a l'AP-7 i tots els fluxos dels

polígons industrials a la zona de Santa Perpètua. I el punt crític és, com ja s'ha dit, la rotonda de Can Sirera, que es col·lapsa en hores punta: cues que arriben al nucli urbà, soroll, contaminació, en definitiva, temps perdut. I això, com hem dit sempre quan parlem de mobilitat, no és només un problema de trànsit, sinó que és un problema de qualitat de vida, de salut i de justícia social.

Per això donarem suport també a que es mantingui aquest punt 1, perquè l'actuació a Can Sirera ha resultat deficient, com ja s'ha dit, i, per tant, demanem que aquesta solució millori realment la seguretat viària i que no faci el que sembla fer, que és traslladar el problema allà mateix, però a un altre punt del corredor. I, per tant, el que cal és que es minimitzin els impactes ambientals i acústics.

Sobre el punt 2, també hi votarem a favor en el redactat que es proposa. El Parlament ha d'exigir execució i calendari. I quan hi ha compromisos previs no ens podem limitar a demanar més papers; la ciutadania necessita obres acabades i no que els tràmits siguin eterns. I, per tant, aquí discrepem amb l'esmena del PSC al punt 2. Substituir un mandat d'execució per un redactat que parla només de projectes el 2026 creiem que rebaixava el compromís polític. El Vallès –ho hem dit sovint– no necessita només un «ja ho veurem»: necessita certeses.

Pel que fa al punt 3, hi donem suport perquè incorpora també una dimensió clau: no només cal augmentar capacitat, sinó millorar els accessos als polígons i incloure la mobilitat activa amb un itinerari per a vianants i per a bicicletes que estigui connectat amb la xarxa que ja existeix, i això és fonamental. Milers de persones treballen als polígons del Vallès. Si volem reduir veritablement la dependència del cotxe, les alternatives han de ser reals i segures, i la mobilitat activa no ha de ser només decoració, sinó que és salut pública, és descarbonització i és també equitat territorial. Ara bé, això exigeix qualitat, continuïtat del carril, seguretat als encreuaments, integració paisatgística i protecció dels entorns de Santiga i de Can Llobateres.

En definitiva, votarem a favor de la resolució amb les transaccions proposades, perquè cal resoldre punts crítics i complir els compromisos. Però deixem clar el nostre marc: millorar infraestructures no vol dir perpetuar dependència del vehicle privat; ha de voler dir seguretat, ha de voler dir temps guanyat, ha de voler dir mobilitat sostenible i un Vallès, en definitiva, més habitable.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat Mijoler. I ara, per acabar, tindria la paraula el diputat Cornellà en nom de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Només per anunciar que ens abstindrem a la proposta.

El president

Molt bé, diputat. I, seguidament, diputat Salvadó, si vol fer ús de la paraula pel tema de les esmenes...

Albert Salvadó Fernández

Sí; gràcies, president. Bàsicament, eh?, el gener del 26, fa un mes, es va aprovar tècnicament el projecte de traçat, no?, reestudi de la secció transversal de la B-140, del punt quilomètric 2220 fins als 5440, i millora del nus existent entre la B-40 i la B-142 i l'AP-7, als punts quilomètrics 4750 de la B-140, Sabadell - Santa Perpètua de Mogoda. És per això que es considera que la licitació d'este projecte podria iniciar-se este mateix 2026, i és en este sentit la transacció a l'esmena del punt 2 acordada amb el Partit Socialista.

Per altra part, la urgència de l'execució de la millora de la B-140 no treu, però, la importància de preservar alguns dels paratges pels quals discorre la via per Santa Perpètua de Mogoda. És especialment important la preservació dels paratges naturals de Santiga i de Can Llobateres, que, a més, estan protegits pel planejament municipal. Per això, és fonamental garantir que l'ampliació de la capacitat de la B-140 no es fa a costa d'ocupar estos paratges ubicats a la part nord de la via, concretament, entre el carrer Obradors i la rotonda d'intersecció amb la B-141. I és en este sentit també que es fa la proposta de transacció i s'acorda el punt 3 amb el PSC, amb l'objectiu, precisament, de reforçar la reivindicació i protecció de Santiga.

Per tant, agraïxo los vots de tots los grups. I esperem que es puguin accelerar les actuacions necessàries per resoldre estes congestions que patixen a diari els veïns i veïnes de Santa Perpètua de Mogoda.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Salvadó. Per tant, puc entendre que el punt 1 i punt 3 els podem votar conjuntament i el punt 2 aniria per separat, no?, diputat Mijoler? *(Veus de fons.)* Ah, tot! *(Veus de fons.)* Ah, d'acord. Perdó. És que havia... D'acord. Doncs perdoneu, perdoneu. És que havia entès que el punt 2... D'acord.

Doncs votem la PR en conjunt.

Vots en contra?

Abstencions?

Una abstenció, de la CUP.

I vots a favor?

La resta de grups: Partit Socialista, PP, VOX, Comuns, Junts i Esquerra, 15 a favor i 1 abstenció.

Per tant, queda aprovat el punt cinquè.

Proposta de resolució sobre un sistema de fiscalització i control del servei d'autobús entre Manresa i Barcelona

250-00587/15

I saltem al sisè, que fa referència també a una proposta de resolució de la CUP, i és sobre un sistema de fiscalització i control del servei d'autobusos entre Manresa i Barcelona. Senyor Cornellà, quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Aquesta proposta la vam presentar la primavera de l'any passat. De fet, és quan es va adjudicar el nou contracte de prestació del servei del bus del corredor Manresa-Barcelona, que passa per diferents municipis, a l'empresa Monbus. De fet, aquesta mateixa empresa ja és la que tenia la concessió fins al moment i que havia aixecat moltes crítiques per part de les persones usuàries. Tot i que som conscients que el bus no hauria de ser el mitjà que s'hauria de fer càrrec de la mobilitat en transport públic entre el Bages i Barcelona, quan ja tenim l'R4 de rodalies, l'R5 de

Ferrocarrils, però que tenen uns temps de viatge gens atractius perquè no estan pensats per a la gent de les poblacions que viuen més allunyades de Barcelona, com les del Bages. I en el cas de l'R4, a més, funciona amb una fiabilitat nul·la, una típica, ja, característica de rodalies. Per tant, deixem clar que l'ideal seria recuperar veritables trens semidirectes en una R4 que funcionés bé, però, mentrestant, parlem d'autocars i de Monbus. El contracte, que va entrar en vigor aquest gener, es va fer a través d'una adjudicació molt ajustada, que va tenir una puntuació molt molt justa comparada amb la següent oferta i que, bàsicament, va guanyar per l'oferta econòmica, no?, un criteri que nosaltres qüestionem, perquè ja sabem d'on venim, i quan es valoren més les qüestions econòmiques que tècniques o les millores després els serveis no funcionen.

Per tant, nosaltres el que proposem, davant de que ha tornat a guanyar una empresa tan criticada, és que al servei hauria d'haver-hi un seguiment de la qualitat del servei, la satisfacció dels usuaris, les queixes que puguin fer arribar; una fiscalització clara, en què la Generalitat, doncs com a titular del servei, l'exercís. I, en aquest sentit, reclamem tot allò que vam trobar a faltar en l'etapa de la concessió anterior, no?, que són els indicadors públics i regularment actualitzats sobre el compliment d'això, no?: d'horaris, freqüències, qualitat de servei, estat dels vehicles, inspeccions regulars, auditories independents, mecanisme de participació de les persones usuàries.

I diem tot això perquè venim doncs d'un servei nefast i ha tornat a guanyar la nova empresa. I podem dir que torna a passar el mateix perquè ahir mateix, en l'autocar de primera hora del matí, a dos quarts de sis del matí, vint-i-cinc persones usuàries van quedar a fora i no van poder pujar a l'autocar perquè ja anava ple. Vull dir que es repeteix el que ja havien viscut totes les persones usuàries d'aquesta línia. Per tant, pensem que s'han de dedicar tots els recursos econòmics i humans necessaris per garantir que es controli i que aquesta empresa faci la feina ben feta perquè el transport públic sigui realment una alternativa real al vehicle privat. Per això hem presentat aquesta proposta, que esperem doncs que ens votin a favor.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I, seguidament, i per ordre de presentació d'esmenes, tindria la paraula el diputat Aparicio en nom del Partit Socialista.

José Ignacio Aparicio Círia

Gràcies, president. Bé, compartim el punt de partida. El servei d'autobús entre Manresa i Barcelona és un servei essencial doncs per a milers de persones que el fan servir diàriament per treballar, per estudiar o accedir a serveis bàsics i, per tant, és legítim exigir-ne un funcionament eficient, fiable i amb garanties de qualitat, tot tenint en compte que no només passa en aquesta línia, passa en altres llocs, que aquesta empresa justament no és la millor del món doncs donant compliment al que hauria de donar.

Dit això, creiem que és important situar el debat en el moment actual. El nou contracte de prestació del servei ja incorpora mecanismes específics de seguiment, de control i avaluació que responen precisament a aquesta necessitat de garantir un servei adequat a les persones usuàries. Parlem d'un model que inclou sistemes tecnològics de monitoratge continu del servei, auditories externes periòdiques, mecanismes d'avaluació del compliment contractual i un sistema de penalitzacions en cas d'incompliment. Què passa? Que el que hem d'aconseguir és que aquests mecanismes es facin efectius i funcionin. Vol dir això que no partim d'un buit de control, sinó d'un marc contractual que ja estableix instruments de fiscalització permanents, eh?, amb una informació operativa en temps real, amb capacitat d'anticipació davant aquestes incidències. I el que volíem plantejar amb la nostra esmena era doncs reforçar aquest seguiment efectiu del contracte dins dels instruments ja previstos, evitant duplicar estructures o generar mecanismes paral·lels que podrien resultar ineficients des del punt de vista administratiu.

Volem posar en valor que el Govern està desplegant una política de mobilitat que aborda el conjunt del sistema, no només un servei concret. S'està treballant en la millora del transport públic per carretera, en la renovació de flotes amb criteris ambientals,

en la integració tecnològica dels serveis i en la millora de la informació i l'atenció a les persones usuàries, amb un objectiu molt clar, que és avançar cap a una mobilitat més sostenible, més fiable i més equilibrada territorialment. Per tant, compartim totalment aquesta preocupació. I el que hem de posar fil a l'agulla és en el compliment del que posa en el contracte amb aquesta empresa i que el servei que doni doncs sigui de la màxima qualitat possible.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Aparicio. I ara, i en nom de Junts, té la paraula la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Coneixem de primera mà la frustració dels veïns de Manresa, Monistrol, Olesa i Abrera, que han d'agafar l'autobús que els connecta amb Barcelona: impuntualitat, saturació, falta de freqüències, vehicles plens, on la gent ha de viatjar dreta durant tot el trajecte. I és que el col·lapse ferroviari de rodalies, que ja fa anys que era dolent però ara ha col·lapsat, ha provocat que milers de persones s'han vist obligades a recórrer als autobusos interurbans. I davant d'aquest context, la demanda d'autobús a Manresa s'ha disparat sostingudament en el temps i, en canvi, el servei és igual o pitjor. En definitiva, els usuaris estan patint un mal servei, i això no es pot normalitzar. Per això cal posar totes les eines i sumar totes les voluntats polítiques per revertir aquesta situació. L'aposta pel transport públic ha de ser contundent, responsable i ambiciosa i ha de començar per treballar amb els millors prestadors de serveis. No podem permetre un mal servei continuat als usuaris i que ningú n'assumeixi cap responsabilitat. Cal garantir que qualsevol contractació d'un servei públic essencial, com aquest, vagi acompanyat d'un sistema transparent, independent i de fiscalització per assegurar que es compleixin els nivells de qualitat exigibles. I aquest mal servei té un impacte econòmic i social al Bages. Sense un transport públic digne no hi ha dret a la mobilitat, i sense dret a la mobilitat no hi ha igualtat d'oportunitats.

Per això compartim el fons i el contingut de la proposta presentada avui per la CUP i ja els avancem que els votarem a favor. Quan un servei no funciona, cal fiscalitzar i calen més controls, controls que han de servir per analitzar quina situació tenim i cap a on hem de reforçar els serveis. Per això és positiu que posin en marxa les auditories independents, que es publiquin els indicadors de qualitat, que es facin inspeccions regulars i que, si cal, es rescindeixin els contractes si l'empresa no compleix. Cal garantir que els usuaris rebin un servei digne i cal garantir que qui licita, supervisa i paga amb diners públics, també controli, exigeixi i es responsabilitzi. En definitiva, estem d'acord amb millorar el servei de transport públic i fer-ho des del principi per garantir un servei eficient i fiable al Bages.

I acabo. Com hem dit, el Bages està patint greument el col·lapse actual. No només l'R4 segueix sense donar un bon servei, sinó que els autobusos segueixen sense donar resposta i, a més a més, els que es veuen obligats a utilitzar el vehicle privat han de pagar el peatge de la C-16 malgrat no tenir cap altra alternativa de transport, i això no és just ni és equitatiu per als veïns del Bages.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Ortiz. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Salvadó.

Albert Salvadó Fernández

Gràcies, president. Bé, la garantia per a la mobilitat de les persones és un servei bàsic i públic, per tant, estem en un moment de nous concursos d'este servei públic. Fa una dècada, segurament els requisits que s'exigien a les empreses adjudicatàries del servei, les obligacions exigibles i els estàndards que avui calen per satisfer les necessitats de la ciutadania són molt diferents. Per tant, és també obligació de l'Administració pública actualitzar aquestes exigències l'any 2026. Per tant, absolutament d'acord amb la proposta que fa avui el Grup de la CUP; absolutament d'acord amb que l'Administració pública posi les eines per garantir el servei que mereixen els veïns i veïnes de Manresa i rodalies; absolutament d'acord amb transparència, amb posar en marxa un sistema efectiu de fiscalització i seguiment del servei de transport; absolutament d'acord amb incloure indicadors públics sobre

el compliment d'horari, de freqüències, de la qualitat del servei, amb inspeccions regulars, amb auditories independents i periòdiques, amb mecanismes de participació, per tant, és a dir, amb treballar no tant per a les empreses concessionàries, sinó per la qualitat del servei que estan obligades i que els ho hem d'exigir cap als nostres veïns i veïnes.

El president

Moltes gràcies, diputat Salvadó. I seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. Des del Grup popular considerem que cal millorar el transport entre Manresa i tota la zona i Barcelona. I, al final, és una necessitat urgent de fer-ho, perquè s'ha incrementat molt la demanda per la dificultat i pels problemes de rodalies i tot això ha generat una congestió en tot el sistema dels autobusos molt determinant, no?

Llavors, aquí jo lo que voldria és tenir més informació, perquè lo que s'ha de veure és si realment l'empresa concessionada està fallant o bé es va plantejar malament el concurs. Perquè, clar, al final aquí el concurs es va plantejar amb unes condicions. Desconec si es preveia aquest increment de la demanda tan alt com a conseqüència del deteriorament de tot el que és rodalies o bé hi ha errada per part de l'empresa concessionària. Llavors, aquí, el problema, a part de l'empresa, és del propi ajuntament o de qui va sotmetre aquest concurs –ai, de la Generalitat–, perquè aquí la qüestió important és: en quines condicions es va fer aquest concurs? Perquè, al final, quines eren les condicions tècniques per les que es va fer aquest concurs? Perquè si, realment, en aquest cas hi ha un incompliment, les mateixes concessions..., tens capacitat sancionadora o capacitat de rescindir els contractes. Llavors, aquí potser el que es va fer és que no es va fer un concurs adequat per prestar un bon servei de qualitat, i aquesta és una qüestió important a tenir en compte per evitar que torni a passar. I aquí, quan es fan els concursos, el que s'han d'establir són les prescripcions tècniques adequades per prestar un servei de qualitat. I aquesta és la raó per la qual el Grup Popular ens abstindrem, perquè considerem que aquí hi han errors de caràcter potser estructural en la manera en

com es va plantejar el concurs o si el concurs es va plantejar amb una demanda que ara s'ha incrementat com a conseqüència del problema del col·lapse de rodalies, no?

Llavors, no entenem per què s'han de fer en aquest cas auditories externes, perquè la pròpia Administració té instruments per fer complir el concurs o revocar-lo o per imposar les sancions que siguin necessàries, no?, si veritablement no es compleixen les freqüències. És cert que hi ha un col·lapse absolut en els autobusos de gent que va en males condicions, i que això també és un risc per a la seguretat de la gent. Per tant, nosaltres aquí demanem no només un plantejament puntual, en aquest cas, d'avaluar aquest servei, que també estem d'acord amb que es faci, però des de la visió de l'Administració i que utilitzi tota la capacitat que té, sancionadora, fins i tot de revocació en cas d'incompliment per part de l'empresa concessionària. Ara bé, clar, ha hagut d'incomplir les condicions tècniques del concurs; si no, és que el concurs està mal fet. Llavors, nosaltres demanem en aquest cas doncs una avaluació per part de la Generalitat, no?, dels concursos que fa i que es presenten, perquè veritablement la qualitat del servei primi sobre qualsevol altre tipus de consideració.

El president

Gràcies, diputada Esteller. Senyor Bello, en nom de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Por mi parte tan solo anunciar nuestro voto favorable.

El president

Molt bé, gràcies. I en nom dels Comuns, diputat Mijoler. Quan vostè vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Sí; gràcies, president. I, evidentment, la votarem a favor. I coincidim, primer, amb el diagnòstic, que jo crec que aquesta línia de bus Manresa-Barcelona és una peça fonamental per a la mobilitat no només del Bages, sinó també del Baix Llobregat nord –parlem de Monistrol, d'Olesa, d'Abrera–, i, per tant, no només com a alternativa al moment en el que es troba rodalies, sinó també com a, en molts casos,

l'única fórmula d'aquestes persones per poder desplaçar-se fins a Barcelona. Per tant, parlem del dret a mobilitat, un cop més, fonamental.

Ara, també l'hi diré: hi votarem a favor, tot i que, al final, és lo que deia *mi abuela*, que és una qüestió de Perogrullo. O sigui, que l'Administració pugui fiscalitzar un servei, això és una realitat que és precisament el que diferencia quan parlem de prestar un servei de forma directa o indirecta des d'una administració. Si simplement es fa una licitació i es deixa que es presti el servei i, per tant, que vagi com vagi, doncs les coses..., molts cops passa el que passa. Si hi ha control, si hi ha fiscalització, si hi ha transparència, si hi ha valoracions dels serveis, si hi ha sancions, si hi ha penalitzacions, és quan el servei públic funciona. I, aquí, el debat aquest que molts cops fem sobre si la prestació d'un servei ha de ser directa o indirecta per part d'una administració radica precisament en que hi hagi després un seguiment. I aquest seguiment pot passar per dues coses que no es faci: o falta de voluntat política, per tant, perquè no el vull fer i ja m'està bé com es faci, que pot ser en alguns casos, o realment perquè hi ha una manca de mitjans per fer precisament aquesta fiscalització i aquest seguiment perquè no hi han recursos suficients en la pròpia Administració. Siguí com sigui, hem de millorar-ho.

I, per tant, hem vist que, si s'ha presentat una nova licitació i seguim amb els mateixos problemes, alguna cosa està fallant precisament amb aquest control i fiscalització. I, al final, no és que ens agradi més o menys una empresa, no és tenir més o menys simpaties cap a un bus o cap a una altra empresa; al final, és que el perill que patim és que es consolida un model on qui guanya sempre promet més per menys, i a l'hora de la veritat no compleix. I qui paga el cost d'això no és l'Administració amb més diners, no: qui paga són els ciutadans i ciutadanes amb menys servei o amb un servei pitjor. Per tant, està bé que portem debats com aquest, perquè al final estem parlant en el fons d'un model, de com controlem aquests serveis indirectes que presta l'Administració.

Per tant, hi votarem a favor. I gràcies per portar la proposta.

El president

Moltes gràcies, senyor Mijoler. Senyor Cornellà, [#10.55]

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Sobre les esmenes que ens presenta..., bé, l'esmena que ens presenta el PSC, hem decidit no acceptar-la, perquè, bàsicament, el que fa és diluir una mica el que proposem, i més quan vostè mateix parlava del tema de les auditories externes. Perquè, és veritat, en el concurs el que es diu és que les auditories les ha de contractar la mateixa empresa operadora. Clar, malament anem. I és veritat això, el concurs està malament. Quan tu fas que sigui la mateixa empresa que es faci les autoauditories, mirin lo que passa. Els hi podria ensenyar l'historial d'aquests darrers dies, setmanes, dels diaris, dels problemes que hi ha amb aquesta empresa. Per tant, aquí, si veuen que hi ha una duplicitat, com diuen, doncs en prenguin nota i el pròxim contracte que no sigui una qüestió de l'empresa, que sigui una qüestió pública fer aquesta auditoria. I, sí, sí que nosaltres plantejem que s'han de fer millor els contractes. És evident que hi han errors a..., d'allò, però això no és l'excusa per votar aquí...

El president

Senyor Cornellà, no em faci una proposta de resolució nova ara. *(Rialles.)* Acabi.

Dani Cornellà Detrell

No, però abstenir-se perquè... Perquè, al final, aquí qui està patint són els propis usuaris i usuàries del servei, no?, perquè no s'ha fet bé la gestió.

I, ja per acabar, evidentment, quan nosaltres proposem empreses públiques d'autocar ho proposem precisament per això, per poder fiscalitzar i tenir un control dels serveis. Quan vostès, majoritàriament, decideixen que no, que ho volen fer a través de concurs d'empreses privades, que és una opció, eh?, vàlida per a vostès, doncs almenys després fiscalitzem bé, però que no s'autofiscalitzin. Perquè, miri, els usuaris, ahir, vint-i-cinc, van quedar allà esperant el següent bus que passa ves a saber quantes hores, i això és inacceptable, totalment inacceptable.

El president

Molt bé, senyor Cornellà. Per tant, puc entendre que passem a votació els quatre punts conjuntament.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Les abstencions del Grup del Partit Socialista i els vots a favor de PP, VOX, Comuns, CUP, Esquerra Republicana i Junts. Molt bé.

Per tant, quedaria aprovat el punt 6.

Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per a accedir als centres hospitalaris de referència (posposada)

250-00592/15

El punt 7 és el que posposem, senyora Eva García. Per tant... *(Veus de fons.)* Bé, ja, ja. Com no haig de creure? Com no haig de creure? Posposem el punt 7.

Proposta de resolució sobre la mobilitat i el transport públic de passatgers al Garraf

250-00789/15

I saltem al punt 8. Aquesta és una proposta de resolució, que presenta el Grup d'Esquerra Republicana, sobre la mobilitat i el transport públic de passatgers al Garraf. Puc entendre que la portarà a terme el diputat Campuzano. Benvingut a Territori. Quan vostè vulgui.

Carles Campuzano i Canadés

Gràcies, senyor president. Un plaer ser a aquesta comissió. Li haig de dir que faré la defensa d'aquesta iniciativa, no només com a diputat d'Esquerra Republicana de Catalunya, sinó com a usuari pràcticament quotidià d'aquest servei. Avui mateix he vingut amb rodalies, una vegada més, a la ciutat de Barcelona, i hi tornaré. I, per tant, avui el que defensarem respon també a una vivència quotidiana. Com saben vostès, el corredor sud d'aquest país, l'R2 sud, és de les vies més rellevants de rodalies al nostre país. Som milers de ciutadans que cada dia ens traslladem per aquest corredor cap a la ciutat de Barcelona i l'entorn metropolità, per anar a treballar, per anar a estudiar, per fer cultura, per fer gestions professionals, per accedir a serveis públics. És un sector molt afectat, des de fa molt temps, per un mal servei que presta la companyia Renfe, amb infraestructures envellides, tant les vies

com les estacions com els propis vagons i màquines que hi circulen, amb un enorme malestar,

Fitxer 29i30CTH19

amb una fugida de molts ciutadans d'aquest servei cap al servei de l'autobús. I en les darreres setmanes hem viscut el desastre que el conjunt del país ha viscut, però que singularment també hem viscut els veïns del Garraf, del Baix Penedès, de la gent que prové del país més cap al sud, fins a les Terres de l'Ebre, no?

I la preocupació que existeix en aquests moments en el conjunt dels ciutadans i per part també de les administracions locals de l'afectació que tindran les obres que s'han d'efectuar, sí o sí, en els túnels del Garraf aquest mes de març. Hi ha una previsió d'una intervenció, per fi, d'Adif per corregir els dèficits que existeixen en els túnels del Garraf, túnels molt antics, que, arran també del que hem viscut en aquestes darreres setmanes, s'ha posat encara més de manifest la seva necessitat. Hem vist algunes fotografies d'alguns dels ponts, per exemple, que creuen aquests espais que fan veritable feredat, no? I existeix la preocupació de com el Govern gestionarà, com les companyies gestionaran l'impacte que tindran les obres en el túnel del Garraf, hi insisteixo, en un dels principals corredors del país.

I, en aquest sentit, la proposta de resolució que els hi traslladem des d'Esquerra Republicana de Catalunya passa perquè ha d'existir un pla alternatiu clar, consensuat amb les administracions locals, amb els alcaldes i les alcaldesses de les comarques afectades. No podem repetir els errors del passat; han d'haver-hi freqüències suficients, ha d'haver-hi coordinació intermodal i informació clara a la ciutadania, que és dels grans dèficits que patim quan es produeix aquest tipus de situacions, la manca d'informació per part dels treballadors de Renfe o pels responsables corresponents de la Generalitat.

La necessitat també de la compensació als usuaris per aquesta situació. No pot ser que el principal cost d'aquesta situació correspongui als ciutadans d'aquestes comarques. I en aquest sentit plantejem, per exemple, la gratuïtat del peatge de

l'autopista del Garraf, que és l'alternativa per a molts ciutadans per arribar a la feina quan toca. I defensem també la necessitat de reforçar estructuralment els serveis de transport per carretera, especialment els serveis de bus exprés, per a Vilanova, per a Sant Pere de Ribes i també per a Sitges. Reforçar també l'autobús ens serà imprescindible en aquest context i més enllà d'aquest context.

I, finalment, fem una referència a una qüestió que no està directament vinculada a la crisi que viurem, a la situació que podrem viure com a crisi dintre d'unes properes setmanes, però que a mi almenys m'indigna quan la veig cada matí, que és que continuem amb els ascensors de l'estació de Vilanova i la Geltrú sense funcionar. Jo crec recordar que fa uns quants anys ja que a Vilanova i la Geltrú els ascensors de l'estació no funcionen, no?, amb el que suposa per a les famílies que van amb cotxet, per a les persones grans que van en situació de mobilitat reduïda, per a les persones amb discapacitat que van en cadira de rodes, etcètera. Una situació inacceptable el 2026. I espero, per tant, que avui aquesta iniciativa que els plantejem des d'Esquerra Republicana de Catalunya tingui el suport de tots els grups d'aquesta comissió.

Moltes gràcies, senyor president, per la seva generositat en l'ús del temps. Gràcies.

El president

Molt bé. Ben vist. Gràcies, diputat. Diputat Aparicio, quan vostè vulgui.

José Ignacio Aparicio Círia

Gràcies, president. El senyor president sempre és generós amb els temps de tothom. Bé, volem agrair al grup proponent doncs la presentació d'aquesta proposta de resolució i la voluntat de posar sobre la taula doncs una realitat que comparteixen milers de persones usuàries del corredor sud ferroviari, i el meu agraïment personal també al diputat Campuzano, bé, per la voluntat d'arribar a acords. En aquest cas han acceptat una esmena i n'hem transaccionat una altra, i, a més, ho ha fet amb rapidesa, cosa que a mi també m'agrada.

Les incidències reiterades a les línies de rodalies i regionals doncs afecten directament la vida quotidiana de la ciutadania, condicionen els seus desplaçaments i generen una preocupació legítima que aquest Parlament doncs ha expressat en

diverses ocasions i darrerament encara més. És evident que la situació actual és fruit d'un dèficit estructural acumulat durant molts anys i que requereix actuacions sostingudes en el temps. En aquest context, les obres previstes als túnels del Garraf són necessàries per garantir la seguretat i la fiabilitat futura del servei, però també és evident que comportaran afectacions importants que cal gestionar amb màxima anticipació i responsabilitat. Ja ho hem sentit darrerament en els plens, en la compareixença d'aquest matí i hi ha moltes propostes de resolució que han anat sortint.

Des del nostre grup compartim l'objectiu de minimitzar aquestes afectacions, i per això considerem imprescindible disposar d'un pla alternatiu de transport adequat, dimensionat a la demanda real i coordinat amb el conjunt del sistema de mobilitat. El que hem plantejat amb les nostres esmenes era precisament assegurar que aquest pla es construeixi amb criteris de viabilitat operativa, tenint en compte doncs les limitacions existents. Cal recordar que el departament ja està treballant en la planificació d'aquestes actuacions en coordinació amb els operadors ferroviaris i amb un seguiment continu de les mesures associades al pla d'actuacions urgents. L'objectiu, al final, és doble: garantir alternatives de mobilitat eficients mentre durin les obres i, al mateix temps, aprofitar aquest període per millorar la resposta global del sistema.

Pel que fa als serveis per carretera, creiem que cal actuar amb rigor i basar qualsevol decisió en l'anàlisi real de la demanda i dels possibles traspassos de viatgers, evitant compromisos estructurals que no responguin a necessitats consolidades.

En definitiva, compartim la preocupació pel servei i la voluntat de millorar-lo. Defensem que les mesures que s'adoptin siguin eficaces, realistes i alineades amb la planificació global de la mobilitat que està desplegant el Govern i orientada a reforçar el transport públic, millorar la coordinació intermodal i garantir un servei més fiable per a la ciutadania. No votarem cap punt en contra; majoritàriament hi votarem a favor. I reitero el meu agraïment per aquesta transacció, que em sembla que ja tenen tots els grups, i per l'esmena que heu acceptat.

Moltíssimes gràcies.

El president

Gràcies, diputat Aparicio. I seguidament, i en nom de Junts per Catalunya, té la paraula la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Al Garraf, al Baix Penedès i al conjunt del corredor sud la mobilitat és el dia a dia de milers de persones que depenen del tren per desplaçar-se, i el corredor sud està saturat. No entrarem en detall perquè el diputat Campuzano ho ha explicat molt bé i, a més a més, em consta que en primera persona, perquè compartim a vegades les deficiències d'aquest corredor sud, no?, que la veritat és que és un desastre. I, per tant, nosaltres compartim el diagnòstic de la proposta, però sí que aprofitem per fer dos advertiments al Govern.

El primer és que les obres del túnel del Garraf no són cap sorpresa –fa mesos que se saben–, i massa sovint hem vist el mateix patró que es va repetint: manca de diàleg amb els ajuntaments, comunicació deficient i plans alternatius insuficients. Recordem el cas, per exemple, de Castelldefels o el caos que es va viure a Cunit, on milers de persones sense alternatives reals no van poder trobar una altra alternativa al transport. Per tant, el pla alternatiu de transport ha d'estar dimensionat correctament, pactat amb els ajuntaments i les plataformes d'usuaris i presentat abans de començar les obres, no quan el col·lapse ja és una realitat.

I el segon advertiment és que les obres als túnels són necessàries perquè durant anys no s'hi ha invertit prou –només cal veure l'estat que està la infraestructura–, però nosaltres defensem que sense un model ferroviari amb competències i recursos reals continuarem gestionant només les emergències i, en canvi, no solucionarem els problemes estructurals.

En tot cas, com els hem avançat, votarem a favor de la proposta i de la transacció que al final han acordat. I sí que estem d'acord i compartim també la demanda, no?, que mentre durin aquestes obres creiem que s'hauria d'allargar també la gratuïtat del peatge de la C-32 en els dos sentits de la marxa i no en un sentit, com passa ara amb la crisi i el caos ferroviari que estem vivint. I també són imprescindibles el reforç de les línies e15.1 i e15.2 i la nova connexió amb Sant Pere de Ribes.

I acabo, perquè m'agradaria també fer un petit incís en els ascensors de l'estació de Vilanova i la Geltrú, que han d'estar operatius. I parlen d'accessibilitat i de respecte

als usuaris i ja anem tard. I, a més a més, sabem que justament a Vilanova hi han hagut casos molt greus d'usuaris que no han pogut agafar un tren perquè no hi tenien accés. Res més. Gràcies per la proposta. I hi votarem a favor.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputada Ortiz. I seguidament, i en nom del Partit Popular, diputada Eva García. Quan vostè vulgui.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. Senyor Campuzano, també anunciar-li que el Partit Popular donarem suport a aquesta proposta de resolució, que també coneixem de primera mà doncs no només que també la situació de les andanes, dels ascensors, sobretot a Vilanova i la Geltrú... De fet, jo mateixa, aquest dematí, he interpel·lat el secretari de Mobilitat en la seva compareixença a la comissió sobre l'estat de molts ascensors i d'escaleres mecàniques d'arreu de Catalunya, i la resposta del Govern ha estat doncs que la pràctica majoria ja estan arreglats, que queden molt pocs per arreglar –ha sigut aquesta la resposta. Però, en qualsevol cas, senyor Campuzano, doncs dir-li que nosaltres donarem suport a aquesta proposta de resolució doncs més actual que mai, no?

Deia vostè, plantejava..., en aquesta proposta es planteja, sobretot amb relació a les obres que es duren a terme doncs d'aquí, segurament, tres, quatre setmanes..., està anunciat l'inici de les obres. Nosaltres hem demanat també la gratuïtat de la C32, la gratuïtat del peatge. En aquesta proposta no està incorporat, perquè suposo que és anterior, no? Però vostès també han anunciat aquesta proposta. Nosaltres hem anunciat..., també vam presentar una proposta per tal de que el peatge sigui gratuït mentre durin aquestes obres tan necessàries, però que provocaran, probablement, doncs encara més problemes en la xarxa ferroviària i també en la xarxa viària del Garraf.

Malauradament, deia vostè, infraestructures envellides. Crec que els catalans hem pogut, malauradament, deia, doncs veure els darrers dies l'estat en què es troba, a l'alçada de Port Ginesta, a l'alçada de Sitges, aquesta xarxa ferroviària. I, per tant,

és del tot necessària doncs aquesta proposta, és molt assenyada i molt oportuna, no?

Quant al pla alternatiu de transport, doncs completament d'acord. Quant a habilitar una nova línia d'autobús, també, doncs mentre durin aquestes obres especialment. I, per tant, nosaltres, com deia, hi donarem suport. Hem fet iniciatives també a l'Ajuntament de Sitges en relació amb aquesta problemàtica i continuarem fent-ho mentre doncs no se solucioni definitivament el problema que pateixen, el problema que patim també els ciutadans en aquesta comarca del Garraf.

El president

Moltes gràcies, diputada García. En nom de VOX, diputat senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El president

I, per acabar, diputat Mijoler, en nom dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I benvingut, diputat Campuzano, i gràcies per portar-nos, també, aquesta proposta de resolució. Com ja s'ha dit, eh?, és una mica la continuïtat de la compareixença que hem tingut aquest matí en aquesta mateixa comissió i, per tant, compartim quin és el nucli d'aquesta resolució. Evidentment, la votarem favorablement.

Creiem que apunta cinc línies d'actuació que compartim i que ja hem manifestat, deia, aquest mateix matí, quan parlàvem dels plans alternatius de transport. Un pla alternatiu no pot ser fruit de la improvisació; ha de ser adequat, com es diu, ha de ser eficient i ha de ser acordat, sobretot, amb els ajuntaments i amb les plataformes d'usuaris. I dic precisament «acordat» perquè, si el territori no rep cap informació ni té la capacitat tampoc de donar-la, i només es fa *a posteriori*, ens trobem amb aquestes parades col·lapsades, amb transbordaments mal resolts i que no corresponen als horaris dels trens i una sensació, al final, que és d'abandonament. I, per tant, això és el combustible per a aquesta desconfiança que es genera pel

transport públic de la gent. I això acaba sent doncs usuaris del transport públic que acaben passant al cotxe. Per tant, freqüències i capacitats suficients amb aquest pla alternatiu de transport, amb una connexió intermodal que ha de ser real, com deien.

Sobre les compensacions a càrrec de Renfe i Adif, també en parlàvem aquest matí: les compensacions han de ser automàtiques, han de ser comprensibles i han de ser suficients. És una forma, la compensació, de reconèixer que el temps de les persones, el temps de la gent, val, que té com a mínim la devolució del bitllet o més enllà, i que el servei públic doncs respon quan aquest falla. I això és també una evidència o un element més per a aquesta confiança en el transport públic.

El reforç del bus exprés mentre durin les obres és també fonamental i, per tant, necessita aquesta mirada estructural, no només quan acabin les obres, perquè encara duraran uns anys, sinó que és necessari perquè ja fa anys que aquest corredor de l'R2 sud va al límit.

El quart punt, sobre el Sant Pere de Ribes. Evidentment, Sant Pere de Ribes no pot quedar despenjat, i aquesta línia exprés directa a Barcelona és una mesura que és de justícia territorial. És una mesura també d'eficiència, perquè això vol dir menys cotxes, menys col·lapse i més temps de vida per a la gent.

I l'accessibilitat a Vilanova i la Geltrú –i també se n'ha parlat aquest matí. Els ascensors no són una anècdota; són la diferència entre poder moure't o no, doncs hi ha persones que queden excloses de poder accedir-hi. Aquí sí que calen urgència, calendari i responsables. Si gairebé tot està fet..., és una evidència que no tot està fet, i que, per tant, si avui fem una cosa útil en política és posar una data, un seguiment i una exigència perquè quedi resolta l'accessibilitat a l'estació de Vilanova i la Geltrú. Com deia, votarem favorablement a la proposta.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. I ara, per acabar, diputat Campuzano, si vol fer una breu explicació...

Carles Campuzano i Canadés

Ja ho crec, senyor president. D'entrada, agrair les intervencions de tots els portaveus que han expressat el suport a aquesta iniciativa, en la que compartim el diagnòstic sobre el problema que tenim. I aquí, si m'ho permeten, remarcar dos idees que no em semblen menors. El Govern, sobretot..., aquest és un repte de gestió. El repte que té el Govern és saber gestionar aquestes obres. I, com algú ha dit, unes obres que sabem des de fa molt de temps que s'han de produir.

I dos, hi ha un repte que és el de la confiança. En aquests moments, el servei de rodalies ha perdut la confiança de milers de ciutadans. Els que tenim una certa edat i que fa molts anys que utilitzem el tren hem vist com molts ciutadans, des de fa temps, han abandonat el servei de rodalies per anar a les opcions del bus, no?, i la

Fitxer 29i30CTH20

crisi que s'ha esdevingut en aquests darrers mesos encara ha erosionat més la confiança dels ciutadans en un servei tan imprescindible en una societat moderna com és el del transport públic en ferrocarril i que, amb les lògiques que defensem tots, doncs hem de continuar defensant. Per tant, és molt important que el Govern gestioni bé allò que passarà en els propers mesos.

I, en aquest sentit, efectivament, hem acceptat l'esmena número 5 del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar i hem fet una oferta de transacció, que ha acceptat també el grup parlamentari en qüestió, amb relació a l'esmena 1, que ajusta millor allò que reclamàvem nosaltres. I agrair, per tant, també al senyor Aparicio doncs haver-nos posat d'acord en el contingut del text, que sotmetrem a votació quan el president ho consideri oportú, de la nostra proposta de resolució.

Moltes gràcies a tothom.

El president

Molt bé, diputat Campuzano. Per tant, passaríem a votació. I, pel que m'han pogut comentar, el punt 2 i el punt 4 els hauríem de votar per separat i l'1, 3 i 5 els votaríem conjuntament. Hi estem d'acord? *(Pausa.)*

Doncs vinga, comencem per l'1, 3 i 5. Sembla bé? Vinga.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, per majoria quedarien aprovats l'1, 3 i 5.

I ara passaríem a votació el 2 i el 4 conjuntament.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista de Catalunya.

I vots a favor?

Comuns, VOX, PP, Esquerra Republicana i Junts, 10 a favor.

I, per tant, doncs quedaria aprovada aquesta proposta de resolució, punt 8.

Proposta de resolució sobre la mobilitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona

250-00848/15

I continuaria amb el punt 9 –sense moure's del Garraf, eh?–, una proposta de resolució sobre la mobilitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona. Aquesta moció la presenta el Grup de Junts. Per tant, senyora Montserrat Ortiz, quan vostè vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. El Garraf ha viscut un creixement demogràfic molt accentuat, però el transport públic no només no ha crescut al mateix ritme, sinó que ha empitjorat fins al col·lapse. Milers de veïns que es desplacen cap a l'àrea metropolitana es troben incidències diàries, retards i saturació. La mobilitat ja no és un problema puntual, sinó que és estructural.

Posem-hi dades. Només en els primers sis mesos de 2025, l'R2 sud ha acumulat més de quinze mil minuts de retard; això són 250 hores i més de deu dies sencers de retard. I això no són xifres: són treballadors que arriben tard, són estudiants que perden classes i són famílies que no poden organitzar-se. I quan el tren falla, els

usuaris busquen alternatives de transport. I què es troben? La línia del bus exprés e15 saturada –cues a Vilanova, cues a Barcelona, usuaris drets– i la C-31 i la C-32 cada dia col·lapsades, i això no és un bon servei i no ho podem normalitzar i té un impacte econòmic i social directe al Garraf i al conjunt del Penedès marítim. Sense transport públic digne no hi ha dret a la mobilitat i sense mobilitat no hi ha igualtat d'oportunitats. Per això presentem aquesta proposta, perquè estem davant d'un context de col·lapse generalitzat i davant d'un tall de la línia que agreujarà la mobilitat dels veïns del Garraf.

Primer, cal reforç immediat i real de la línia e15, amb més autobusos i més freqüències en hores puntes.

Segon, aquest increment ha d'anar acompanyat d'un procés de fiscalització i transparència. Demanem un informe sobre l'estat de la flota, el pla de modernització i la dotació pressupostària. En definitiva, informació, compromís i planificació.

Tercer, millorar la informació a les parades amb panells electrònics en català i accessibles per a tots els usuaris.

Quart, davant d'aquest caos ferroviari és una necessitat imperiosa impulsar un carril VAO a la C-31 i C-32 per prioritzar el transport públic. Si volem menys cotxes privats cal donar avantatges als autobusos.

I cinquè, convocar la Taula de Mobilitat del Penedès. Els alcaldes del territori no poden continuar gestionant aquest caos sense informació ni eines. Per això, la seva participació és imprescindible. Cal donar-los veu i vot en la planificació, i més davant les licitacions d'autobusos previstes per a l'any 2028.

En definitiva, cal abordar la crisi de mobilitat del Garraf. La comarca no pot continuar sent un territori dormitori, mal connectada amb Barcelona i la seva àrea metropolitana. Nosaltres no ens resignarem i volem ser propositius davant una situació insostenible. I per això esperem tenir el suport dels diferents grups parlamentaris d'aquesta cambra.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputada Ortiz. I seguidament, i amb les esmenes presentades, diputat Aparicio, en nom del PSC, té la paraula.

José Ignacio Aparicio Círia

Molt bé. Gràcies, president. Doncs gràcies també per presentar aquesta proposta, amb la qual compartim doncs plenament l'objectiu de fons, perquè en un context d'emergència climàtica doncs el transport públic ha de ser la columna vertebral de la mobilitat del país, i quan falla, doncs com estàvem parlant fa un moment, la confiança ciutadana se'n ressent. És evident que la línia R2 sud arrossega incidències i problemes de fiabilitat, i és que negar-ho seria totalment irresponsable. Ara bé, també ho seria plantejar solucions que, des d'un punt de vista tècnic, doncs poden agreujar la situació. Estem parlant d'una línia amb trams propers a la saturació. Incrementar freqüències sense millorar abans la infraestructura i l'operativa pot generar més disfuncions. El que cal és reforçar el manteniment, optimitzar horaris i treballar perquè la infraestructura ferroviària i el material mòbil doncs guanyin fiabilitat real.

Pel que fa al bus Exprés.cat, 15, el departament doncs ja ha fet esforços els darrers mesos, i cal recordar que aquest servei és complementari al ferroviari, que és el mode d'alta capacitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona. No hauríem de convertir aquest servei en un servei estructural, eh? Dit això, sí que coincidim en la necessitat de transparència i millora del servei, i donarem suport a l'elaboració d'un informe sobre l'estat de la línia de bus i la flota i també a la millora dels sistemes d'informació i atenció a l'usuari, amb panells adaptats i informació clara i accessible. La qualitat del transport públic també es mesura en la informació que reben els ciutadans, i no sempre, fins ara, ha estat la correcta.

Respecte al carril VAO a la C-31 i C-32, compartim l'objectiu de prioritzar el transport col·lectiu, però actuacions d'aquesta magnitud requereixen estudis de viabilitat rigorosos, especialment en vies amb un alt volum de trànsit i impactes complexos. És en el marc del pla director d'infraestructures on s'han d'analitzar aquestes actuacions amb criteri tècnic i territorial.

I, finalment, sobre la Taula de Mobilitat del Penedès, a la qual agraïm doncs que hagin acceptat l'esmena, ens consta que la voluntat era convocar-la amb calendari

estable i objectius clars. Doncs hi ha una proposta molt clara de convocar-la en el primer trimestre d'aquest any, la qual cosa permetrà doncs poder fer un balanç complet de l'exercici i planificar amb solidesa tot el que s'hagi de treballar.

Bé, la situació, al final, exigeix decisions responsables, i aquest Govern està actuant reforçant serveis quan cal, millorant la informació a l'usuari, planificant inversions i treballant per recuperar la fiabilitat ferroviària i resoldre el problema estructural que actualment tenim a rodalies. Així, i tant, doncs hi votarem alguns punts a favor i en d'altres ens hi haurem d'abstenir.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Aparicio. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Campuzano.

Carles Campuzano i Canadés

Gràcies, senyor president. Anunciar també el suport del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana a aquesta iniciativa del Grup Parlamentari de Junts i de la senyora Ortiz. Compartir el contingut de la iniciativa, compartir el diagnòstic sobre el problema que apunta, remarcar el creixement demogràfic de la comarca del Garraf, amb una ciutat, Vilanova i Geltrú, que supera els setanta mil habitants, i dues ciutats més, Sitges i Sant Pere de Ribes, que superen ja els trenta mil habitants, i amb unes projeccions de futur d'increments de les poblacions d'aquest conjunt de ciutats, amb el que implica per als serveis públics en general i, singularment, per als serveis públics de mobilitat i amb una comarca al costat, la del Baix Penedès, que també és de les comarques que s'hi preveu un creixement demogràfic més alt en els propers anys, no? I tot plegat sobre una xarxa ferroviària limitada en les seves capacitats per donar-hi resposta, més enllà de la discussió que hem tingut fa una estona sobre els impactes que tindran les obres en els túnels del Garraf. I amb una alternativa per carretera que és encara una autopista de peatge de les més cares del país i amb una alternativa dels peatges, que són les costes del Garraf, que, malgrat les millores que s'hi han pogut anar introduint, no és una carretera còmoda ni fàcil per a qui l'ha de fer servir de manera quotidiana cada setmana perquè no pot anar amb tren o perquè no pot pagar el peatge de l'autopista, de la C-32.

I tot seguit després també tenim una comarca, la del Baix Llobregat, ja carregada amb molta densitat de població, que configura tot un espai molt complicat de gestionar i en el que s'han de reforçar les intervencions tant per bus com també de noves vies ferroviàries. Segurament, fins que no tinguem una via desdoblada a partir de Castelldefels fins a Barcelona, serà molt difícil que la situació ferroviària al Garraf o al Baix Penedès pugui millorar. Tindrem ocasió, segurament, d'anar discutint aquestes altres qüestions. En qualsevol cas, benvinguda aquesta iniciativa del Grup Parlamentari de Junts, que tindrà el nostre suport. I agrair-li a la senyora Ortiz el fet d'haver-la presentat.

El president

(El president comença a parlar sense fer ús del micròfon, motiu pel qual no n'han quedat enregistrats els primers mots.) Campuzano. I, seguidament, pel Partit Popular, té la paraula la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. Bé, breument. I en la mateixa línia que han comentat tant la diputada de Junts, la diputada Ortiz, com el diputat Campuzano, doncs seguim parlant de la mobilitat al Garraf, els problemes constants que hi ha, viaris i ferroviaris, i també agreujats doncs a partir del mes de març amb les obres dels túnels del Garraf. Per tant, compartim el diagnòstic que es fa de la situació. Podem discrepar potser en alguna de les solucions que es proposen, doncs quant a construir aquest carril bus-VAO –VAO en aquest cas– en aquesta autopista C-31, C-32. Creiem doncs que la viabilitat d'aquesta infraestructura s'hauria de valorar. És una via amb un alt volum de trànsit, altíssim volum de trànsit, i, per tant, doncs creiem que caldria qüestionar... Qüestionem, per tant, la viabilitat d'aquesta infraestructura, no?

Però, en qualsevol cas, no votarem en contra d'aquest punt tampoc i donarem suport a la resta, tot i que, evidentment, en el punt 4 ens abstindrem, perquè nosaltres entenem que el servei d'atenció al client ha de ser tant en català com en castellà. Evidentment, ens interessa, o ens ha d'interessar, que tothom ho entengui, el que pugui entendre el català i el que pugui entendre el castellà. Però, en qualsevol cas, és una qüestió política, evidentment, de matís. Però nosaltres compartim el fons de la proposta de resolució i hi donarem suport majoritàriament a ella.

El president

(El president comença a parlar sense fer ús del micròfon, motiu pel qual no n'han quedat enregistrats els primers mots.) Diputat, senyor Bello, vostè mateix.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bien, pues que, como comentaba la diputada anterior, quiero recordar a todos los que estamos aquí que, aunque a algunos no les gusta, en Cataluña pues hay dos idiomas oficiales: el catalán y el castellano. Entonces, creemos que todos los sistemas de información pues deben estar en todos los idiomas para que todo el mundo lo entienda y por respeto a todos los catalanes.

El president

Molt bé, senyor Bello. I ara ja, per acabar, la diputada Montse Ortiz... Ai, perdó. Diputat Mijoler, me'l deixava ara.

Lluís Mijoler Martínez

Sí; molt breument, perquè ja dono per reproduïts tots els arguments que ja s'han utilitzat en la proposta de resolució anterior, perquè, realment, el problema és el mateix i, per tant, són aportacions a solucions diferents. Només dir que agraeixo que també Junts faci propostes concretes respecte de la mobilitat del país i no, com hem escoltat els últims missatges o últimament, que semblava que fent fora Renfe ho arreglaríem tot. Per tant, quan nosaltres diem i parlem d'un pacte de país per a rodalies vol dir això precisament: fer propostes concretes, propostes de sentit comú que siguin capaces d'obtenir el consens dels diferents grups parlamentaris, com de ben segur aquesta l'obtindrà. Com deia, hi donarem suport. La realitat del Garraf i de l'R2 sud és evident que necessita intervencions com aquestes, les propostes que es fan. I, per tant, li donarem suport a tota la proposta de resolució.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I ara sí, diputada Ortiz, si vol fer un breu comentari de les esmenes...

Montse Ortiz i Martí

Sí; molt bé, president. Només reconfirmar, no?, que hem acceptat l'esmena del Partit Socialista, la que fa referència a l'últim punt. La resta d'esmenes no les hem pogut acceptar perquè la situació del Garraf és coneguda, no és nova, i és urgent i greu actuar. I si el Partit Socialista té dubtes sobre aquesta greu crisi de mobilitat al Garraf ho poden preguntar a l'alcalde de Vilanova i la Geltrú, que és del mateix partit i que, a més a més, està patint aquest col·lapse sense eines ni respostes. De fet, ha hagut de seguir callat davant del caos que pateix el Garraf, i especialment Vilanova i la Geltrú com a capital. Anem tard, i quan anem tard en mobilitat, qui ho paga són els ciutadans. Per tant, els hi demanem que prioritzin territoris com el Garraf, que ho necessiten urgentment.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputada Ortiz. Pel tema de les votacions, entenc que passaríem a votació els punts 1, 2 i 5 conjuntament. *(Veus de fons.)* No?

Eva García Rodríguez

4 i 5 per separat, si us plau.

El president

El 5 també? *(Veus de fons.)* Escolta, fem-los tots separats i ja està. *(Remor de veus.)* Llavors és: 1, 2, aquests sí que els podem votar conjunts; 3, 6 també. *(Veus de fons.)* Tampoc. Vinga, només votem l'1 i el 2 conjuntament, i després que cada u voti el que cregui oportú. *(Remor de veus.)* Vinga, doncs. Senyor Bello, a disposar. Votem-hi, doncs. Vinga, doncs.

Els punts 1 i 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Vots a favor del Grup de VOX, de Comuns, de Junts, d'Esquerra, del Partit Popular, amb l'abstenció del Grup del Partit Socialista.

L'1 i el 2 quedarien aprovats.

Passaríem al punt 3.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Fitxer 29i30CTH21

Per unanimitat.

Vinga. Després del 3 ve el punt 4.

Vots en contra?

Senyor Bello, de VOX.

Abstencions?

Partit Popular.

I a favor?

La resta de grups: PSC, Comuns, Junts i Esquerra Republicana.

El punt 4 també quedaria aprovat.

El punt 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista, PP i VOX.

I vots a favor?

Comuns, Junts, Esquerra Republicana.

També queda aprovat.

I, per últim, ja el punt sisè.

Vots en contra?

Abstencions?

VOX.

I vots a favor?

La resta de grups.

Per tant, quedaria aprovat.

Per tant, diputats i diputades, cuideu-vos molt.

Aixequem la sessió, i fins a la propera.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT