

XV legislatura · cinquè període · sèrie P · número 110

Ple del Parlament

Sessions 50, tercera i darrera reunió, i 51, dijous 23 de juliol de 2026

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

Sessió 50.3

La sessió s'obre a les nou del matí. Presideix el president del Parlament, acompanyat de tots els membres de la Mesa, la qual és assistida per la secretària general, la lletrada major, el lletrat Ferran Domínguez García i el lletrat Miquel Lluís Palomares Amat.

Al banc del Govern seu el president de la Generalitat, acompanyat de la consellera d'Economia i Finances, el conseller de Justícia i Qualitat Democràtica, la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, la consellera d'Educació i Formació Professional, el conseller d'Empresa i Treball, la consellera d'Igualtat i Feminisme i el conseller d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Alimentació.

El president

Bon dia, senyores i senyors diputats. Es reprèn la sessió.

Interpel·lació al Govern sobre el greu deteriorament de les infraestructures a Catalunya

300-00346/15

El divuitè punt de l'ordre del dia és la interpel·lació al Govern sobre el deteriorament de les infraestructures a Catalunya. És presentada pel Grup Parlamentari de VOX en Cataluña, i per fer-ne l'exposició, té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Señora *consellera*, señores diputados, muy buenos días a todos. Bien, como la mayoría de ustedes no deben ser usuarios de nuestros trenes de cercanías,

vamos a describir lo que le supondría a la señora *consellera* Paneque realizar en estos momentos un viaje en tren en Cataluña.

La señora *consellera* llegaría a la estación ferroviaria y si tiene suerte –hay que tener suerte–, se encontraría con un panel informativo con los horarios de salida de los próximos trenes. Un consejo: no haga caso. Los trenes suelen llegar en algún momento y no cuando deberían. Ahora bien, pese a esa anarquía horaria, puede tener suerte y subirse a un tren que llega en ese momento, cincuenta minutos más tarde de su hora prevista de salida. Es pura cuestión de azar. El tren en el que la señora *consellera* se acaba de subir estará pintarrajeado por el exterior, de forma que las ventanas serán opacas y no permitirán ver el paisaje ni en qué lugar del recorrido se encuentra, y el interior sucio, con desperdicios por el suelo y asientos salpicados de manchas añejas de varios colores. Y esto, en el caso de que pueda sentarse, porque en estas fechas los trenes que circulan por la costa suelen estar llenos de jóvenes que van y vienen de la playa. Una vez acomodada en el interior, notará que el aire acondicionado no funciona o, si lo hace, funciona a tan baja intensidad que, con la multitud que ha abarrotado el vagón, es totalmente ineficaz.

Esta nueva experiencia vivida por la *consellera* es lo que padecen día a día los ciudadanos que utilizan el tren para sus desplazamientos al trabajo, al estudio o por motivos personales.

Y esto hay que agradecerse a los socialistas, que han deteriorado hasta extremos inimaginables el transporte en tren. Seguramente, la señora *consellera* estará pensando que exagero, que las cosas no son como las describo. Bien, esto es fácil de comprobar: cuando acabe la sesión de hoy, puede acercarse a la estación de Francia, que está a unos cuatrocientos metros de aquí y subirse al primer tren que vaya a Vilanova i la Geltrú o a Sant Vicenç de Calders. Y el próximo día que venga por aquí nos cuenta su experiencia.

Si la señora *consellera* fuera usuaria habitual del tren, y ante este desastroso panorama, se plantearía utilizar su coche particular. Y si así fuera, al poco de salir de casa, se encontraría con otro de los frutos de la incompetencia socialista, el pésimo estado de conservación de nuestras carreteras: enormes y continuos baches, grietas en el pavimento, trozos de asfalto desprendidos, señalización horizontal muy deteriorada o señales de tráfico invadidas por la vegetación.

Todo esto, lógicamente, produce inseguridad y peligro en nuestros viajes y un aumento de la siniestralidad. Esta situación es especialmente grave en la autopista AP-7, fruto de su incompetencia, al no haber sabido prever las consecuencias que tendría la finalización de los peajes. Y esto dando por hecho que la señora *consellera* no circule por ninguno de los

cuarenta y cinco tramos negros detectados por Automovilistas Europeos Asociados, en cuyo caso la peligrosidad se dispararía. Y sería aún más peligroso si hubiera optado por desplazarse por nuestras deterioradas carreteras en moto en vez de hacerlo en coche.

Esta incompetencia socialista tiene consecuencias graves para los ciudadanos. Según los datos que publica cada año el Servei Català de Trànsit, el número de accidentes y el número de víctimas no para de aumentar. Y una parte importante de este incremento es debido a la falta de mantenimiento de nuestras carreteras.

Y si la señora *consellera* fuera una ciudadana anónima y no una política socialista, se haría las mismas preguntas que nos hacemos los demás: ¿cómo es posible que, si cada año pagamos más impuestos, los trenes funcionen cada día peor y nuestras carreteras estén cada día más estropeadas y sean más peligrosas? (*Alguns aplaudiments.*) ¿A dónde va nuestro dinero? ¿Qué hacen los socialistas con nuestro dinero?

Pues cada día somos testigos de que las prioridades de los socialistas poco tienen que ver con las necesidades de los ciudadanos. Se gastan millones cada mes en crear observatorios, oficinas, planes inútiles, consorcios o fundaciones sin contenido, empresas que prestan un servicio que ya prestan otras o chiringuitos de lo más diverso. Y para crearlos justifican con sus habituales justificaciones, esos mantras que tienen, ¿eh?, que les valen para un roto y para un descosido, ¿no?, como el cambio climático, la perspectiva de género, la solidaridad con todos los ciudadanos del mundo menos para con los catalanes o también para crear estructuras de estado.

Desde VOX reclamamos la eliminación del gasto político superfluo y dedicar ese dinero a mejorar nuestros trenes y nuestras carreteras.

Por otro lado, pues, nos engañan continuamente, pues, con planes fantasiosos. Ya sabemos que el papel lo soporta todo. Y desde que los socialistas aprendieron a usar el PowerPoint, esconden todo aquello que no van a hacer detrás de preciosas diapositivas, llenas de dibujitos, gráficos y palabras grandilocuentes. Pero la realidad es tozuda y año tras año vemos que el grado de ejecución presupuestaria es muy bajo, sobre todo por parte de los presupuestos generales del Estado. Desde VOX reclamamos al Gobierno de la Generalitat que utilice hasta el último euro presupuestado para mejorar nuestros trenes y nuestras carreteras y que exija a sus compañeros socialistas del Gobierno de España que hagan lo mismo. Necesitamos mejorar nuestros trenes y nuestras carreteras.

Por último, no podemos olvidarnos de las informaciones que nos llegan a diario desde la prensa, la policía o los juzgados, sobre las corrupciones de muchos políticos socialistas.

Algunas de ellas, como las de José Luis Ábalos, anterior ministro de Transportes, y de algunos de sus compañeros son especialmente graves para el caso que nos ocupa: en vez de estar pensando desde su despacho del ministerio en cómo mejorar nuestros trenes y nuestras carreteras, vamos conociendo múltiples noticias que nos informan de que sus preocupaciones se dirigían hacia el empleo de algunas señoritas, la organización de fiestas descontroladas o graves casos de corrupción.

En resumen, en Cataluña tenemos un servicio ferroviario desastroso y unas carreteras en muy mal estado de conservación. Y frente a estos problemas –carreteras en mal estado de conservación y servicio ferroviario desastroso–, los socialistas nos ofrecen más burocracia y chiringuitos inútiles, más ineficiencia, con presupuestos públicos que no se ejecutan, más corrupción y, que no se nos olvide, más impuestos.

Muchas gracias.

El president

Per respondre, té la paraula l'honorable senyora Sílvia Paneque i Sureda, consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del Govern.

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

Gràcies, president. Diputat, la veritat és que aquests exercicis –no sé si «literaris» seria la paraula– fantasiosos i aquests discursos..., que és que, a més a més, els hi és igual el tema que parlin, si és que sempre és el mateix discurs i el mateix argumentari; sempre, no?, que si els òrgans no útils, que si fins i tot l'àmbit de gènere... La veritat és que cada vegada són més avorrits –l'hi haig de dir molt sincerament–, cada vegada són més previsibles, però sobretot cada vegada és més inútil l'exercici de política que fan en aquest Parlament. Perquè fixi's que ha estat pràcticament deu minuts parlant i no ha donat ni una sola proposta. Però és que, a més a més, la història de l'extrema dreta a Catalunya i arreu –però a Catalunya també–, s'ha mostrat sempre..., vostès que diuen fer-se garants de les classes populars o les classes mitjanes, la història demostra que mai, mai, mai en la història, ni a Catalunya ni a Espanya, a l'extrema dreta li ha anat bé. Per tant, no cal que ho digui jo. La seva trajectòria es mostra perfectament.

Però per respecte a la ciutadania, a aquest faristol i a aquest Parlament, explicaré, efectivament, què està fent la consellera, que és usuària del transport públic –l'informo i ho sap tota la gent que em coneix–, tant del ferroviari, com l'interurbà, com els urbans a Girona; o sigui, que en soc usuària, no cal que m'expliqui. Precisament, soc molt coneixedora de les deficiències que té en l'àmbit de rodalies, perquè, com li dic, en soc usuària. Però per respecte

a la ciutadania explicaré què està fent aquesta consellera, el departament i aquest Govern, efectivament, per revertir una situació que no és òptima i que s'explica per molts elements.

El primer, un creixement demogràfic no atès en la planificació, que, efectivament, implica en l'àmbit dels interurbans i en l'àmbit de rodalies, doncs, situacions no desitjades. U. Què ha fet en l'àmbit d'interurbans? Doncs, miri, en els últims pressupostos, 21 milions d'euros per tal de poder reforçar tots els corredors principals que tenim a Catalunya.

Què més hem fet en transport? En l'àmbit no urbà, sinó en l'àmbit rural, potenciar tot el que és transport a demanda. No són poques les comarques que estan veient-se beneficiades d'aquest transport, que ens permet, u, capil·laritat en el territori on no hi ha eixos ferroviaris i, dos, adaptar, allà on no pot haver-hi línies interurbanes perquè no hi ha prou demanda, el transport de les persones per anar a centres escolars educatius, per anar a l'hospital o per anar al mercat.

Què més hem fet en l'àmbit d'interurbans? Doncs en l'àmbit interurbans, hi ha hagut una pròrroga del servei per tal de poder incrementar la capacitat i la descarbonització de les flotes amb col·laboració publicoprivada.

Què més hem fet? Fa poques setmanes aprovàvem el pla econòmic d'actuacions i aquí teníem tot l'encàrrec d'actuacions. Per si de cas algun dia vostè tingués interès en el rigor i en el coneixement i en aprofundir una miqueta més els temes, a part d'aquests arguments que utilitzen de manera repetida, pot consultar el pla d'actuacions econòmiques del departament; l'acabem d'aprovar. És la planificació del 2026 al 2036. El global econòmic són 4.350 milions d'euros. D'aquests, 1.600 els quatre primers anys, 2.750 els sis anys següents. I aquí hi ha seguretat viària. M'ha semblat que si alguna preocupació tenia era aquesta. Doncs 785 milions d'euros d'actuacions per millorar la seguretat viària a l'àmbit de les carreteres. Programa 2+1, que és aquell programa que estem aplicant a tota la xarxa viària de Catalunya, als sis mil quilòmetres que tenim de xarxa viària, 523 milions d'euros. Què és el programa 2+1? Doncs és aquell programa que segrega un dels carrils per tal d'evitar els avançaments i la mortalitat, que és molt elevada a Catalunya, en el xoc frontal.

En metro i autobusos, 510 milions d'euros. Hi ha aquí, per exemple, també la variant d'Olot i les Preses, pràcticament 500 milions d'euros. Hi ha el perllongament de la línia 8 fins a Gràcia, 489 milions d'euros, que ens ha de permetre aquesta connectivitat de l'àrea metropolitana Catalunya endins fins a l'Anoia. El tramvia del Camp de Tarragona; una inversió necessària, efectivament.

Altra pregunta que ens hem de fer és per què totes aquestes inversions no s'havien impulsat amb prou força? Després, si vol, revisem els nivells d'inversió que hi havia en els governs conservadors del Partit Popular, als quals vostès donen suport. I veuran també que part de la situació que vivim ara, a part de l'increment demogràfic i la manca d'inversió, s'explica també per inversions, les poques que hi havia, totalment errònies. Perquè ara vostès aquí es vanten de ser uns grans defensors de rodalies, però vostès han donat suport a governs que precisament abandonaven absolutament a zero, eh? –no minimitzar; a zero– les inversions que es feien a la xarxa de rodalies. Per tant, dic jo que alguna part també de responsabilitat hi ha en tot això.

I Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Manresa-Igualada, 87 milions d'euros.

Aquestes són les grans inversions. N'hi ha moltes més. Li podem fer arribar aquest PEA, aquest pla d'encàrrec d'actuacions 2026-2036. I aquí vostè, en tot cas, podrà dir: «Miri, crec que les prioritats que fixen no són les adequades. Crec que...» Però, escolti, llegeixi una mica, informi's una mica i faci intervencions una mica més documentades, perquè és que, si no, fem perdre el temps als diputats i diputades i a la ciutadania.

Què més? Vostè em parlava de les autopistes. També ens preguntàriem quines inversions hi ha hagut en el passat en l'àmbit d'autopistes. Jo li puc dir lo que ha fet la consellera, ja que té tant d'interès. El departament ha pactat, i ve del Govern anterior l'inici de la negociació, 500 milions d'euros per a disset actuacions de connexió d'AP-7 i AP-2, que en aquests moments ja es troben en fase de redacció. Per què en aquests moments? Doncs perquè no s'havien redactat abans. Per què no s'havien redactat abans? No ho sé, m'ho expliquin els governs anteriors que hi havia hagut, com li dic, conservadors, que havien tingut interès nul en l'AP-7 i en l'AP-2.

Fase de redacció: onze són redactats per la Generalitat i sis redactats pel ministeri. Què farà la Generalitat? Licitat i executar aquestes obres. És una nova forma, que pensem que és adequada, la de l'encomanda de gestió i també del consorci d'inversions, per tal que des de la proximitat i des de la Generalitat puguem redactar els projectes des del coneixement del territori i executar-los. Per tant, licitem i executarem totes aquestes obres: disset actuacions de connexió a l'AP-7 i a l'AP-2.

Hi ha actuacions també complementàries en tot el recorregut, de remodelacions d'enllaços, ampliacions de plataformes, millores de nusos viaris –per exemple, els del Vallès–, connexions també amb carreteres autonòmiques i locals. Aquestes obres comencen ja aquest 2027, 2028, i la finalització de totes elles és el 2031. Aquests enllaços tenen una importància

especial i s'han escollit molt especialment, precisament perquè en aquests carrils d'entrada i sortida, que són massa curts, és on es produeixen, efectivament, també aquests col·lapses i, a més a més, on pot haver-hi problemes de seguretat viària.

Cinc-cents milions d'euros, a més, addicionals també per ampliar la capacitat de l'AP-7 en vint-i-tres quilòmetres entre Sant Celoni i Montornès, vint-i-quatre Martorell-Vilafranca i trenta-vuit kilòmetres entre l'Hospitalet de l'Infant i Amposta. Per tant, dues vies: ampliació de capacitat, millora dels accessos i, per tant, millora de la connectivitat.

En els minuts que em queden, en l'àmbit ferroviari i de rodalies en particular, doncs, ja ho saben: pla de rodalies 2020-2030. Hem inclòs 1.600 milions d'euros addicionals per millorar les infraestructures. Efectivament, les dades no són bones. Efectivament, no tenim el servei de rodalies que voldríem. I això requereix inversió. Per això, l'execució del pla de rodalies. Si no revertim la desinversió acumulada, no podrem tenir vies ni catenàries fiables.

Entrada del nou material rodant; aquest és un contracte que va iniciar el Govern actual a Madrid de Pedro Sánchez. Material rodant que ha de començar a entrar en el primer trimestre del 2027. Moltes o algunes de les incidències que tenim venen precisament d'aquest envelliment del material rodant.

I governança. Rodalies de Catalunya: la gestió des de la proximitat, la gestió des del territori millora els serveis. I, per tant, en aquest àmbit no només hi ha la gestió des de la proximitat, sinó tot el traspàs que hem iniciat a través de l'R1 de les vies per poder-ho gestionar, fer-ne el manteniment, com li dic, des d'Ifercat i Rodalies de Catalunya, i continuarem amb el traspàs d'R2 i R3, tal com ens hem compromès.

Per tant, inversió a través del pla de rodalies i retornar als nivells d'inversió i manteniment que necessitem per al nostre sistema, nou material rodant i governança. Més totes les actuacions que li he detallat des del Govern de la Generalitat i també amb el ministeri conjuntament, a través de les encomandes.

Espero, en aquesta segona intervenció, poder escoltar alguna proposta de millora respecte de les infraestructures a Catalunya.

Gràcies.

El president

Per fer la rèplica, té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Gracias de nuevo, presidente. Señora *consellera*, calificaba mi intervención como aburrida. Hombre, la suya no ha sido precisamente una juerga, ¿eh? (*Alguns aplaudiments.*) Ha hecho unas cuantas críticas al Gobierno del Estado del Partido Popular. Pero no me lo diga a mí; dígaselo a ellos. Los tiene allí. Cuando hablen ellos, se lo comenta. (*Alguns aplaudiments.*) Como usted comprenderá... Y luego, por último, dice: «No ha hecho ninguna propuesta.» Es verdad, pero es que el ritmo es: primero se interpela y luego se presenta la moción. Entonces, en la siguiente moción verá nuestras propuestas. (*Alguns aplaudiments.*) No se intranquile. Cada cosa a su momento, señora *consellera*.

Muy bien, en mi intervención anterior, me he referido al desastre al que los socialistas, tanto los que gobiernan en Cataluña como los que lo hacen en el Gobierno de España, han llevado a las infraestructuras en Cataluña. Y ahora me referiré a algunas de las decisiones que se debían haber tomado hace años y a las consecuencias de no haberlo hecho. Ahora ya puede ver alguna de nuestras propuestas; las puede intuir.

Ampliación de la AP-7. Bien, pues, el Gobierno socialista –en este caso, de Pedro Sánchez– no tomó ninguna medida para afrontar el aumento de tráfico que tendría esta autopista al finalizar los peajes, especialmente el tráfico de camiones, que son los que más deterioran el firme y afectan a la fluidez del tráfico. Además de un buen mantenimiento, debía haberse preparado una ampliación de la autopista para soportar ese incremento del tráfico. No se tomó la decisión en su momento y ahora pagamos las consecuencias. (*Alguns aplaudiments.*) Tampoco se ha tomado la decisión de acabar la carretera B-40, que evitaría parte del tráfico de paso por la AP-7 y lo alejaría de la zona metropolitana. No se tomó la decisión en su momento, lo que ha impedido aligerar el tráfico de la AP-7 y mejorar la actual situación de saturación.

La ampliación del aeropuerto del Prat, que parece que por fin se ha desbloqueado –parece, ¿eh? Tengan en cuenta que el plazo de finalización de las obras de ampliación se acercará..., no andará muy lejos de los diez años; periodo en el que se prevé que el aeropuerto sufra muchos problemas de falta de capacidad y de saturación del uso de sus instalaciones. Estos años de tardanza en la decisión de la ampliación producirán continuas cancelaciones y retrasos en nuestro aeropuerto en los próximos años. Al tiempo, señora *consellera*.

Para terminar, no quiero dejar de mencionar uno de los mayores desastres del Gobierno socialista de la Generalitat: la línea 9 del metro. El tiempo de ejecución, recordemos, se ha multiplicado por cinco, más o menos. Pasará de los seis años previstos inicialmente a unos treinta. El coste se ha como quintuplicado. Cuando se inició, la previsión era que su coste sería unos 2.500 millones y parece –parece– que el coste final rondará o superará los 16.000

millones de euros. Y lo que es peor: el peligro que está suponiendo esta obra para cientos de vecinos del Putxet.

Y le voy a recordar, cronológicamente, lo que ha pasado este mes. El día 8 de junio, un mes antes del hundimiento, desde VOX, avisados por vecinos intranquilos con su gestión, se les alertó formalmente del levantamiento del pavimento. El día 18 de junio, diez días después, ante su falta de respuesta, el coordinador de VOX en el barrio volvió a preguntar por el levantamiento del suelo. Y el portavoz socialista –lo puede ver; está en las redes sociales– respondió que no suponía ningún problema. Eso el 18 de junio. Y el 7 de julio se hundió el suelo junto a un edificio. Por suerte, no ha habido daños personales. Yo le pregunto, señora *consellera*, ¿qué garantía pueden tener los vecinos de que esto no va a volver a suceder?

Lo que está pasando con la línea 9 del metro es un buen resumen de la gestión de los socialistas. Las cosas se hacen muchísimo más tarde de lo previsto, el precio que pagan los ciudadanos es mucho mayor de lo planificado y encima se pone en peligro la vida de las personas.

Muchas gracias.

El president

Per respondre, té la paraula la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del Govern.

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

Perdo tota esperança que vostè es llegeixi ni el PEA, ni la planificació de les obres, ni el que es pensa fer des del Govern de la Generalitat de Catalunya; ni que sigui per contrastar-ho, ni que sigui per fer propostes alternatives. Perquè, si el resum de cinc minuts li ha semblat avorrit, imagini's vostè llegir-se tot el text i pensar i, a més a més, pensar possibles solucions. En fi, estem expectants a la moció que ens puguin presentar.

Escolti'm, em centraré, en aquests quatre minuts, en l'àmbit de la línia 9, que vostè l'ha introduït com a element ara, en aquesta segona intervenció. Vostè em preguntava quina tasca s'havia fet, efectivament, en aquesta cavitat, en aquest pati interior del Putxet. Primer, permeti'm que comenci adreçant-me als veïns i veïnes, als comerciants del Putxet també, que estan afectats per aquesta incidència vinculada a les obres de la línia 9. Efectivament, la gravetat d'haver de sortir de casa teva, d'haver de planificar i reorganitzar la teva vida, de viure les afectacions d'un negoci tancat. Com vaig dir ahir i abans-d'ahir, efectivament, qui no té la culpa de res són els ciutadans i ciutadanes, són els comerciants. I per això precisament aprovàvem aquesta línia econòmica, per atendre-ho en forma de bestreta i que no hagin

d'esperar tot el tràmit que pugui haver-hi per determinar exactament quines són les quantitats econòmiques a compensar.

Per tant, si alguna cosa ha guiat des d'aquesta incidència el Govern i aquesta consellera ha set, u, precisament l'àmbit de la seguretat i que aquest retorn, aquest real·lotjament, es pugui produir amb les màximes garanties de seguretat, i, dos, que els veïns i veïnes i els comerciants no hagin de pagar de la seva butxaca unes afectacions que, efectivament, no en tenen ells, segur, cap responsabilitat.

Un altre tema. Vostè aquí feia la cosa aquesta de «nosaltres ja ho sabíem» –eh, que sí?–, «nosaltres ja ho havíem detectat. Nosaltres ja havíem...» Miri, no hi havia cap informació que permetés anticipar que es pogués produir aquesta cavitat. Els estudis previs coneixien, u, la complexitat geològica de la zona. Estava perfectament determinada aquesta transició que hi havia del granit a la pissarra, però no hi havia cap informació i, de fet, les esquerdes a les que vostès es refereixen, el mateix equip que va fer revisió... (*Andrés Bello Sanz mostra un full a la cambra.*) Sí, aixequi el paper que vulgui. Treballi una miqueta més. Aixequi lo que vostè vulgui, que és la seva especialitat. I escolti una miqueta. Vol tenir la informació o no la vol tenir? Vol tenir la informació o no la vol tenir? O no li cal? No li cal, eh, que no? Vostè no hi té cap interès, ni el seu grup parlamentari. Ja l'hi dic, si no és per respecte a vostès; si és per respecte a la ciutadania que ens escolta. Que haig de dir que, a més a més, en les informacions que estem fent de manera diària en coordinació amb l'Ajuntament de Barcelona, els ciutadans i ciutadanes afectats i els comerciants venen precisament amb aquestes ganes d'escoltar, de saber i de tenir la informació. Per tant, ni que sigui per això, contribueixin a aquest trasllat d'informació.

Li deia «complexitat geològica de la zona, aquest període de transició entre granit i pissarra». No hi havia cap informació que pogués preveure aquesta cavitat, òbviament. I aquestes esquerdes que vostè diu estaven determinades des de l'inici. El mateix equip que està avaluant en aquest moment les obres –el mateix equip– és el mateix que, abans d'iniciar les obres, fa revisió i certifica l'estat de totes les cases. Per tant, tot això està perfectament controlat i seguit. I vostè deia: «Vam recollir unes queixes per esquerdes. Vam preguntar genèricament sobre el risc», i converteixen retrospectivament això, que estava ja perfectament determinat, en «nosaltres ja ho sabíem». Doncs això és mentida i, a més a més, és una manipulació, que no és res que sigui poc habitual en vostès, però és especialment greu quan ho fan en un moment on el que volen els veïns i veïnes és informació i poder tornar a casa seva al més aviat possible i amb màximes garanties de seguretat.

Per tant, com li dic, això és el que farem, no ens desviaran d'aquest camí. Això és el que hem de fer, donar informació. Que aquest reallotjament, que ja s'està començant a produir en dos dels habitatges, es pugui produir amb les màximes garanties de seguretat. Continuem amb els sistemes d'auscultació. Els sensors controlen els moviments del terreny i dels edificis. Els edificis no van patir danys greus fonamentals –això ja es va determinar per part de Bombers de Barcelona. Les lectures estan sent positives, però hem volgut reforçar i fer treballs d'auscultació i també de «cates» i d'introducció de formigó en cadascun dels edificis, un per un. Són mesures extraordinàries de seguretat. Aquesta és la directriu política que vaig donar personalment des d'un primer moment a tots els equips tècnics.

Per tant, tant li fa la pressió que vostès vulguin fer i la demagògia que vulguin fer. La direcció política és que hi hagi aquest retorn amb les màximes condicions de seguretat 1 i 2, que els veïns i veïnes tinguin les bestretes i l'economia assegurada fins, doncs, que els informes i les asseguradores determinin els diferents graus de responsabilitat i els diferents graus econòmics a compensar.

Gràcies.

El president

El dinovè punt de l'ordre del dia és la interpel·lació al Govern sobre les infraestructures aeroportuàries.

Interpel·lació al Govern sobre les infraestructures aeroportuàries

300-00348/15

És presentada pel Grup Parlamentari de Junts i, per fer-ne l'exposició, té la paraula el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Bon dia. Molt bé; gràcies, president. Consellera, esvoranc al Putxet, esvoranc a Montcada, incendi a Sants, i ahir el president Illa dient que les infraestructures milloren. És evident que potser li hauríem de fer la interpel·lació sobre els trens, sobre el drama dels trens, però avui el que tenim previst és interpel·lar-la sobre els aeroports, especialment el Prat. El Prat, que el tenim col·lapsat. I fixi's el greuge: Barajas, amb cinc terminals i quatre pistes, mou a l'any 66 milions de passatgers; el Prat, amb més o menys la meitat de la infraestructura –dues terminals i dues, tres pistes–, mou 57,5 milions de passatgers. Per tant, Barajas, amb un cent cinquanta per cent més de despesa –de manteniment, d'amortització, etcètera–, mou només un quinze per cent més de passatgers a l'any. Barajas està dimensionat a anys vista, a

dècades vista, de fet. Podria arribar a 160 milions de passatgers a l'any, mentre que el Prat resulta que ja ara està per sobre del seu límit tècnic de capacitat.

Quina és la conseqüència d'això? Doncs miri, segons el Comitè de Desenvolupament de Rutes Aèries, aquí a Barcelona, resulta que el Prat té una demanda insatisfeta cada any de 5,3 milions de passatgers. Per exemple, el setanta-cinc per cent dels japonesos que venen a l'Estat en realitat venen a Catalunya, però resulta que la gran majoria han de passar per Barajas. Hi ha moltíssimes companyies que no poden venir directament a l'aeroport del Prat i, per tant, destins en els quals nosaltres no podem volar directament, com Japó, com Índia. Tenim seixanta-dues connexions internacionals que podrien ser el doble.

Què tenim en aquest moment? Doncs un aeroport del Prat que en el seu vuitanta per cent és un aeroport de baix cost. I això què vol dir? Doncs que en la majoria de vols et deixen al mig de la pista, moltes vegades, doncs, amb maletes; que les millors portes de la terminal estan destinades, amb tots els respectes, per anar, per exemple, a volar a Cartagena, amb baix cost, i, en canvi, companyies de valor afegit, amb vols de valor afegit, estan castigades a la punta de la terminal. Ens volen la T-5 de Barajas, i nosaltres ens hi neguem. I, de fet, AENA –i potser hauríem de dir-ne AEÑA, eh?, AEÑA– va néixer com «Uno –Barajas–, grande y libre», i tota la resta d'aeroports alimentant aquest.

I qui és el culpable de tot això? Doncs és molt clar: és el *presidente* Rodríguez Zapatero, que el 2010, aprofitant l'ampliació de l'aeroport del Prat, el que va fer va ser obrir la porta al baix cost. I això va ser amb l'*okay*, amb el vistiplau del tripartit del senyor Montilla. I en aquest moment –senyora Paneque, gironina; Vergés, gironí–, l'aeroport de Girona va passar, fixi's, de 5,5 milions de passatgers a l'any a 2, amb aquesta decisió del seu col·lega socialista, i Reus també va disminuir moltíssim.

Quines solucions hi ha davant d'això? La primera, òbviament, és l'ampliació de capacitat, i nosaltres sap que ens hem posicionat en aquest sentit. El que fem és demanar, prioritzar que hi hagi un canvi en l'operativa de pistes. Això és una gestió que podria durar, doncs, uns tres anys. I si això no és suficient, aleshores sí, doncs, no parem cap tràmit i que continuï l'ampliació física de la pista, de la tercera pista, que en aquest cas són deu anys. I una dada que no hem d'oblidar mai, i és que, de les quatre pistes de Barajas, resulta que la més curta ja és més llarga –més llarga ja– que la més llarga del Prat, de les tres del Prat. Fixi's la dada.

Per tant, nosaltres, per què volem aquesta ampliació de capacitat? Doncs per tenir vols de més qualitat; no pas de més quantitat, eh?, sinó vols de més qualitat internacional;

evidentment, sempre complint totes les mesures ambientals que ens demana la Unió Europea, fent totes les compensacions que facin falta –i tant que sí!– als veïns.

Més solucions a banda de l'ampliació de capacitat de l'aeroport? La ciutat aeroportuària, per tenir resolts els usos hotelers i els usos logístics. El diputat Mijoler, quan era alcalde del Prat, hi estava d'acord. Diputat Mijoler, eh? Per tant, no estem demanant res que ens diguin: «Vostès són molt de dretes perquè parlen d'hotels i logística.» No, no, el diputat Mijoler, com a alcalde del Prat, hi estava d'acord.

Què més! Més solucions. La terminal satèl·lit, òbviament. La terminal satèl·lit estava ja prevista en el pla director del 1999 –fixi-s'hi, eh?–, i el que no pot ser de cap manera, per tant, és que ara AENA ens digui que se supedita a l'ampliació de l'aeroport. De cap manera. És una inversió absolutament a part i que redundaria també en poder millorar aquest aeroport que tenim a Catalunya.

I vostès es deuen preguntar: hi ha diners per fer totes aquestes inversions? I tant que hi ha diners per fer totes aquestes inversions. El problema és que també hi ha una opacitat brutal per part d'AENA. I nosaltres què exigim? Exigim transparència. I exigim que es publiquin, amb dades oficials, les inversions i els comptes de resultats –per tant, les pèrdues o els beneficis– desagregats de cadascun dels quaranta-sis aeroports que té AENA a l'Estat espanyol. Les úniques dades disponibles són del 2007, 2008 i 2009, en què altre cop el president Rodríguez Zapatero el que va fer va ser publicar-les, però de seguida va deixar de publicar-les. Per què? Perquè va veure que els delatava, eh?, va veure que havia comès un error. Les altres dades que tenim les va filtrar, a través de *La Vanguardia* i altres mitjans, el 2014, en el procés de privatització d'AENA, perquè van aflorar perquè, doncs, els inversors privats requerien dades.

Aquestes poques dades que tenim, què ens demostren? Doncs que el Prat té un benefici molt més elevat que Barajas; que el Prat sol representa entre un quaranta i un cinquanta per cent del benefici d'AENA a tot l'Estat i que hi ha cinc aeroports a tot l'Estat que aguanten el dèficit de tota la resta, dels quaranta-sis, doncs, de tota la resta d'aeroports. El benefici d'AENA l'any 2024 va ser de 1.934 milions. Per tant, no tenim dades, però podem suposar que el benefici que va aportar el Prat va estar entre 700..., és igual, 900 milions d'euros? Set-cents, 900 milions d'euros; és una burrada de diners. L'aeroport de Charles de Gaulle, a París, amb els diners del seu benefici, què fa? Doncs construeix trens per connectar l'aeroport. Això és el que, per exemple, podríem fer nosaltres aquí al Prat si tinguéssim el benefici nosaltres, per gestionar el que realment genera el nostre aeroport. I AENA està participada per privats? Sí, però el cinquanta-u per cent segueix sent públic; per tant, que no hi posin excuses. Tenen

l'obligació de publicar les dades transparentment, i més encara quan resulta que el que fan és prestar un servei d'interès general.

Miri, la Unió Europea prohibeix els subsidis creuats tant en els ports com en els aeroports. I no pot ser, com li passa al Prat, que un aeroport que guanya diners hagi d'aguantar altres aeroports, de l'Estat en aquest cas, que resulta que són deficitaris. Per què? Perquè això es considera que són ajuts il·legals de l'Estat. Doncs resulta que, en una reunió al gener passat del G-16 aquí a Barcelona, el president d'AENA, que és en Maurici Lucena, exportaveu socialista del grup parlamentari aquí, del Parlament –és una persona de màxima confiança del president Illa–, va dir –i ho llegeixo literalment– que en cap cas no li podem demanar que divulgui els comptes d'explotació del Prat i de la resta d'aeroports d'AENA –fixin-se, eh?– perquè això atiaria un debat que pretén enfrontar uns aeroports i, per tant, uns territoris amb d'altres. Increïble.

O sigui, com que sabem que hi ha una injustícia, que hi ha un espoli del Prat respecte als altres aeroports, doncs, el que decidim és no publicar les dades per no atiar aquesta reivindicació, per no donar aquesta raó que tenim als catalans. Però és que resulta que, a més a més, diem públicament que ho amaguem per aquest motiu. O sigui, això ja sí que és anar... En aquest sentit sí que li reconec la transparència: «Ho fem per aquest motiu, i ja està.» O sigui, el senyor Lucena no se n'avergonyeix. Té una barra absoluta, una barra que, de fet, és molt coherent amb aquest esperit troià del Partit Socialista aquí a Catalunya.

Tot plegat, però, malauradament, ens quadra molt amb la dada que va publicar el Gobierno de España la setmana passada, en el sentit que resulta que a Catalunya ha destinat només el 8,6 per cent del total d'inversió executada en infraestructures –8,6 per cent. Sap quant som nosaltres en el PIB de l'Estat espanyol? Som el dinou per cent. Sap quant som nosaltres en població? Som el disset per cent. Per tant, l'Estat ens destina menys de la meitat del que nosaltres representem en població i en economia.

Sap quant li destina a Madrid? El 20,9 per cent, més del doble que nosaltres. L'Estat, el 2025, ha destinat 162 euros per català i 452 euros per madrileny en inversió en infraestructures. Jo, si m'ho permet, i no se m'ofengui..., però, davant d'aquests números, realment s'ha de ser molt irresponsable per ser unionista en aquest país, eh?, a Catalunya (*aplaudiments*) –molt irresponsable. Irresponsable amb un mateix, però irresponsable també amb els teus fills, perquè aquests números delaten l'espoli, el robatori –i s'ha de dir amb totes les lletres, el robatori– que perpetra l'Estat espanyol a Catalunya, en infraestructures i en espoli fiscal.

Per tant, consellera, acabo aquesta primera part de la meva interpel·lació amb una pregunta. No entenc per què vostè, dia i nit, no reclama transparència a AENA, transparència a l'Estat espanyol, amb els beneficis que guanya el Prat. És evident que el Prat –l'hi he dit–, amb les poques dades que tenim disponibles, aporta entre el quaranta i el cinquanta per cent del benefici d'AENA a l'Estat espanyol. Per tant, el Prat –una vegada més, Catalunya– està aguantant la resta d'aeroports de l'Estat. Per què vostè, com a catalana i com a gironina, no es planta i reclama transparència? Simplement li demano transparència. Que publiquin els números: quant guanya el Prat, quant està aportant el Prat perquè es pugui tenir un aeroport, per exemple, a Huesca.

Gràcies.

El president

Sí; el diputat Lluís Mijoler demana la paraula. Per què demana la paraula?

Lluís Mijoler Martínez

Sí, president, per al·lusions directes respecte d'un posicionament polític meu, que és erroni, i ho vull aclarir.

El president

Al·lusions i contradiccions seria el procediment. Té la paraula per un minut.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Només per posar de manifest que quan he estat, he tingut l'honor i l'orgull de ser alcalde del Prat, en cap moment he manifestat que em semblava bé, com s'ha dit, que el desenvolupament de la ciutat aeroportuària fos per logística; ans al contrari, el que sempre s'ha manifestat és que, en tot cas, s'ha de fer en funció del pla director actual i, per tant, respectant els usos que ha estat... Ho he manifestat a AENA, ho he manifestat també als promotors privats que han vingut a l'ajuntament a parlar-ne. I, per tant, només aclarir que la informació que tenia el diputat Vergés era incorrecta.

Gràcies.

El president

Per respondre, té la paraula l'honorable senyora Sílvia Paneque i Sureda, consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del Govern.

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

Molt bé, senyor Vergés. Sí, sí, jo..., és a dir, tota la transparència –perdoni un segon– que calgui. Ajudin-nos també vostès amb la influència que tenen com a grup parlamentari a Madrid i amb els seus càrrecs, també, designats per vostès en empreses públiques. (*Remor de veus.*) Ajudem-nos, no?, tots plegats, senyor Vergés. Clar, perquè, eh?, som independentistes, però... (*Persisteix la remor de veus.*) Bé, molt bé. Som-hi. (*Alguns aplaudiments.*) Que em sembla bé, eh? Escoltin, em sembla bé que hi incideixin des de la seva posició. És el que han de fer. Però, és clar, llavors no fem discursos tan abrandats.

Segona qüestió. Miri, la veritat és que anava fent la seva intervenció i pensava: «La veritat és que la diagnosi i els objectius que vostè marca específicament en l'aeroport: l'ampliació de l'aeroport de Barcelona i la terminal satèl·lit, la ciutat aeroportuària...» És a dir, pensava: «Bé, és una diagnosi que crec que compartim.» Vostè mateix ho deia, no?, que..., en fi, hi ha aquest aspecte que vostès han plantejat, que tècnicament, en tot cas, en principi no semblava viable, de l'operativitat amb les infraestructures actuals. Tècnicament, els informes que hi havia és que es requeria aquesta ampliació de la pista. Però hi havia moltes opcions sobre la taula; es varen valorar totes. Però crec que coincidíem bastant amb el diagnòstic.

Jo crec que en el que discrepem..., o és el típic cas en el que, davant la situació, vostès opten per allò que en diuen «plantar-se o proclama». I jo, legítimament, crec que formo part d'un govern i d'una tradició política que, davant els reptes i davant els problemes, doncs, sí, tendim a la negociació, a l'exigència institucional, a treballar conjuntament per tal d'assolir aquests objectius.

I, com sempre he dit, a mi m'hagués agradat trobar-me depèn quines infraestructures més a punt d'acord amb el creixement demogràfic que hem tingut i l'activitat econòmica creixent a Catalunya? Sí, però no em puc passar el dia ni mirant enrere ni dient: «I això per què no es va fer?» Doncs en aquesta legislatura, efectivament, en l'àmbit aeroportuari ens hem marcat alguns objectius, que jo, més enllà de l'aeroport de Barcelona... Perquè, sincerament, crec que tot el que ha plantejat ho compartim i, per tant, ja s'hi està treballant. Sí que li volia afegir alguns elements, en l'àmbit aeroportuari, que crec que poden ser d'interès.

El primer. Precisament amb aquest ànim de tenir una millor governança o de que la veu de la Generalitat s'escolti millor en l'estratègia aeroportuària a Catalunya, hem impulsat, conjuntament en aquest cas també amb Esquerra Republicana, la creació de l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya. (*Remor de veus.*) Potser..., no sé, si volen fer algun comentari, demanin la paraula. La constitució d'aquesta Autoritat Aeroportuària de Catalunya, què ens permet millorar? (*Remor de veus.*) Bé, però és que, escoltin, és el meu torn de paraula. M'haig de poder expressar. Si vostès després tindran el seu per respondre.

El president

Sí, sí. Senyora consellera, endavant.

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

Gràcies, president –gràcies. Què podem fer a través de l'Autoritat Aeroportuària de Catalunya? Podem tenir capacitat de planificació, podem tenir capacitat de coordinació, de representar els interessos de Catalunya, com li deia, en aquest àmbit estratègic, que fins ara, certament, és veritat, doncs, no havia pogut tenir, el Govern de la Generalitat, veu en aquest àmbit més estratègic, que ha de donar resposta, efectivament, a aquest major dinamisme i a aquesta competitivitat econòmica i també connectivitat internacional –vostè ho assenyalava i és que és així. Per tant, d'alguna manera, podríem dir que aquesta Autoritat Aeroportuària de Catalunya ha de ser una estructura de país i ens ha de permetre tenir una major incidència en l'àmbit aeroportuari.

És important entendre què és i què no és, eh?, l'autoritat. Què és o què ens permet? Coordinar el sistema aeroportuari català. Després em referiré a l'estratègia aeroportuària que estem treballant des del departament, que té una mirada global tant dels aeroports que gestiona AENA com dels que gestionem des de la pròpia Generalitat. Pot impulsar també la connexió dels aeroports amb les xarxes viàries i ferroviàries –aquí vostè en feia esment, no?, com a gironins que som. Doncs, precisament la connectivitat amb l'alta velocitat per part de l'aeroport de Girona crec que pot ser una bona oportunitat per al propi aeroport. Pot promoure també el desenvolupament d'àrees logístiques associades als aeroports. Pot fer el seguiment de l'activitat aeroportuària des d'una perspectiva, també, de les competències de la Generalitat. Per tant, tenir finalment un paper més rellevant també en l'àmbit de la sostenibilitat i de l'impacte ambiental, en l'anàlisi econòmica del sector, en la promoció de la innovació i de la indústria aeronàutica, i també en una millor gestió de les dades i de transparència.

Per tant, crec, sincerament... Estic pràcticament convençuda que vostè em dirà que amb això no n'hi ha prou. Però, en tot cas, és un pas endavant i, en tot cas, és en el camí d'allò possible, factible, de continuar passos endavant en l'àmbit aeroportuari. Per tant, deixem d'actuar en un àmbit de competències més disperses com el que hi havia ara: Aeroports de Catalunya, AENA pel seu costat. Per tant, això crec que ens permet tenir una mirada més global. Un interlocutor únic també, perquè aquí, a part d'AENA, hi ha el ministeri també, hi ha institucions europees, hi ha ajuntaments, hi ha agents econòmics. Per tant, veu única.

I, per tant, jo crec que podem iniciar un camí on les decisions que tenen conseqüències econòmiques, efectivament, en el nostre sistema econòmic, social, ambiental i territorial no es prenguin lluny del Govern de Catalunya, sinó que es prenguin de manera conjunta a través d'aquest mecanisme. Per tant, vocació de coordinar, d'anticipar i de defensar els interessos de país.

I feia esment, en aquests minuts, del pla estratègic aeroportuari de Catalunya 2040. Crec que és important. Repassaré els quatre vectors estratègics que estem desenvolupant i, com sempre, crec que en l'àmbit d'infraestructures, sincerament l'hi dic, tenim alguns camins coincidents i li estenc la mà per si ho volen treballar conjuntament o conèixer amb més detall.

El primer vector són precisament aquelles infraestructures absolutament indispensables i creixements que hem de fer en tot el sistema aeroportuari català per donar resposta al creixement que ja tenim i que tindrem d'aquí al 2040. I, efectivament, potser ha mancat planificació en el passat. I és veritat que pot ser que l'aeroport de Barcelona - el Prat es trobi amb situacions tenses davant del creixement d'usuaris, però aquesta planificació ens permet abordar aquesta consolidació intercontinental de l'aeroport de Barcelona - el Prat amb aquesta terminal específica per als vols de llarg radi. També adaptació de les portes d'embarcament per a grans aeronaus. També actuacions necessàries al camp de vols per tenir aquesta capacitat fins a noranta operacions per hora, que és l'objectiu que persegüim.

Aquí també, en aquest vector, s'incorpora, per veure que el sistema aeroportuari funcioni també com un sistema aeroportuari intermodal, la connexió ferroviària d'alta velocitat, com li deia, a l'aeroport de Girona i Reus; la construcció també d'una gran estació intermodal al Prat que integri AVE, rodalies i metro, i una millora general també de les connexions terrestres.

Per tant, el primer vector és precisament aquesta planificació d'ampliació d'infraestructures per atendre les necessitats d'aquí al 2040. Es preveu també revisar els plans directors dels aeroports comercials i també elaborar plans urbanístics per als aeroports, en aquest cas, de titularitat i gestió directa de la Generalitat de Catalunya.

El segon vector és el de la governança. L'hi he explicat a través de l'Autoritat Aeroportuària.

El tercer vector, el de la sostenibilitat; per tant, tots aquests projectes que impulsin aquests nous combustibles sostenibles en aviació, també preparar els aeroports per a l'arribada de l'hidrogen, reduccions de soroll, electrificar sistemes aeroportuaris. Per tant, hi ha un quart..., un tercer vector, perdoni, que és el de la sostenibilitat.

I el quart, el de la innovació tecnològica, impulsant sistemes únics de reserva i planificació de viatge que puguin integrar tant el transport aeri com el terrestre, preparació dels aeroports per

a la nova mobilitat aèria. I aquí un paper molt important per a l'aeroport de Lleida-Alguaire, que ha d'assumir aquest paper de laboratori tecnològic de proves preindustrials o precomercials i que també s'ha de convertir en el gran aeroport industrial en l'àmbit europeu.

Per tant, coincidència pel que fa específicament a l'aeroport de Barcelona - el Prat. Potser la recepta, efectivament, no és la mateixa. Nosaltres pensem que s'han de fer passos en allò possible i factible; en l'àmbit de la governança, com li he dit, l'autoritat, i aquests tres vectors més en l'estratègia aeroportuària.

L'hi dic molt sincerament: crec que en aquest àmbit coincidim, crec que s'hi pot treballar conjuntament. En tot cas, des del departament, tota la disposició a donar més informació o compartir aquesta estratègia aeroportuària 2040 que ens ha de permetre, com dic, abordar les necessitats en aquest àmbit en els propers anys.

Gràcies.

El president

Per fer la rèplica, té la paraula el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Consellera, li he parlat de «transformació», li he parlat de «transparència» i ara li parlaré de «traspàs», eh? Tra-, tra-, tra-. Li he demostrat que hi ha un espoli evident al Prat i, per tant, doncs, el millor traspàs quin és sempre? La independència; això és evident i nosaltres sempre estem aquí. Però mentrestant, què és el que defensem? Doncs lluitar per tot allò que ens acosti a aquesta independència. I, per exemple, ser cavalls de Troia a les institucions de l'Estat o a les empreses de l'Estat? Sí. Sí, sí, ja l'hi reconec. Nosaltres sempre intentarem canviar les coses en favor de Catalunya. Per tant, aquest mentrestant passa per un traspàs que sigui un traspàs real.

Quina excusa hi ha? «No, és que AENA té una participació privada.» No, no. Perdoni, si hi ha voluntat política, el traspàs és viable. I l'Estatut del 2005, que vostès el van votar, ja preveu aquest traspàs de les infraestructures i, en particular, aquest traspàs de l'aeroport del Prat. I ja el 2007, dos anys després, hi va haver un acte de l'empresariat català a IESE per a la gestió catalana del Prat.

El model centralista d'AENA que patim nosaltres aquí és absolutament únic en el nostre entorn de països desenvolupats. I fins i tot el PP està tan desesperat políticament que resulta que reclama el traspàs o la cogestió dels aeroports de Balears –la presidenta Marga Prohens– o d'Andalusia –el president Juanma Moreno. Per tant, jo li demanaria al senyor Alejandro

Fernández: home, animi's, eh? –animit's–, voti a favor de la nostra proposta, miri de no ser menys que els seus col·legues de Balears i d'Andalusia.

El senyor Lucena diu –va fer declaracions en aquest sentit– que veu impossible descentralitzar la gestió dels aeroports –fixi's, eh?, el que diu– perquè fer-ho en xarxa permet mantenir obertes instal·lacions que serien incapaces d'autofinançar-se. Hòstia! Ovació. Jo de veritat que el senyor Lucena l'he anat coneixent i li faria aplaudiments constants. Resulta que cap transparència amb les dades, però sí –ho reconeixem una vegada més– transparència en el motiu pel qual no dona les dades. I li recordem que això que està dient, aquests subsidis creuats entre aeroports, són il·legals segons la pròpia Unió Europea.

I, miri, el Govern basc va anunciar fa poc un acord per a un òrgan de cogestió dels seus aeroports. Sap què va passar? Va sortir el *ministerio* ràpidament a dir: «No té competències executives.» Acte seguit va sortir el senyor Lucena altre cop a dir: «És un òrgan merament consultiu en què el Govern basc no podrà decidir res.» Per tant, aigualeixen el cafè descafeïnat.

I Esquerra Republicana s'emmiralla en això, eh?, i el que fa és acordar succedanis per justificar el seu vistiplau al pressupost de la Generalitat. Si mirem l'acord d'investidura, ells deien: «La Generalitat ha de ser un actor determinant en la gestió dels aeroports.» D'aquí han passat a les següents renúncies. Primer, el consorci d'inversions, que resulta que és un òrgan absolutament de blanqueig de l'Estat, en el qual nosaltres acabem sent copartícips de la culpa de la falta d'inversions a Catalunya. I ara aquesta Autoritat Aeroportuària de Catalunya, que vostè deia, que no té cap mena d'incidència executiva en l'Estat i en la qual també altre cop el senyor Lucena –ja ha sortit, ell sempre que hi ha alguna cosa així surt– agafa el micro i ha reiterat que tot seguirà igual, que no es preocupin ni els espanyols ni els seus inversors.

Per tant, estem davant del mateix esperit perdedor de l'empresa mixta de rodalies. I nosaltres, davant d'això, el que demanem –a Esquerra Republicana, també a vostè, al Partit Socialista– és per què carai no podem fer un front comú per al traspàs real de rodalies, per al traspàs real de l'aeroport, per què no podem fer servir aquests set diputats a Madrid que tenim Junts per Catalunya, els set diputats d'Esquerra Republicana, fins i tot els seus dinou diputats, i anar allà, plantar-nos amb trenta-tres diputats catalans i dir: «Ja n'hi ha prou!» Estem reclamant... No li parlo ni d'independència, eh? Fixi-s'hi. Estem reclamant que l'aeroport del Prat el puguem gestionar des d'aquí, que les rodalies siguin nostres. Només això, senyora Paneque, consellera Paneque.

La consellera Capella, el 2024, li deia al gran diputat i mestre Ramon Tremosa, en una moció seva sobre l'aeroport, precisament, li deia literalment: «En l'aeroport no ens conformem amb tenir només uns petits àmbits de responsabilitat. Els volem tots. Perquè l'aeroport estigui al servei de les persones, cal que el governem nosaltres des d'aquí.» Home, doncs som-hi – som-hi. Som-hi junts, fem un front comú a Madrid i demanem un traspàs de veritat.

En qualsevol cas, la setmana passada, liderat pel diputat company i amic Joan Canadell, vam presentar una proposta de resolució a la Comissió d'Empresa i Treball sobre els combustibles sostenibles en aviació, els SAF, en la qual hi havia també un punt sobre el traspàs de l'aeroport: exigir el traspàs dels aeroports catalans d'AENA a la Generalitat. Es va aprovar a la Comissió d'Empresa i Treball, la setmana passada, en aquesta legislatura –es va aprovar. Per tant –i acabo ja, president–, no li pregunto si vostè reclamarà o defensarà el traspàs dels aeroports catalans a Madrid. No cal. Aquesta pantalla ja està passada, ja es va aprovar la setmana passada. Li demano només si vostè complirà aquest mandat parlamentari d'aquí, del Parlament.

Gràcies.

El president

Per respondre, té la paraula la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i portaveu del Govern.

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

És molt curiós, eh?, les definicions que vostè utilitza. Ara pensava: «Els seus representants a empreses estatals» –que ja l'hi dic, si fan bé de fer-ho...– «són cavalls de Troia. La resta, companys i companyes d'Esquerra Republicana, la resta són succedanis. Lo seu són cavalls de Troia, la resta succedanis.» Escolti, estem fent la mateixa incidència. Estem intentant fer la mateixa incidència des de diferents àmbits, però... No, doncs mira, ara l'hi dic. Traspàs de... Sí, traspàs de rodalies –traspàs de rodalies. Els governs de progrés ho van deixar tot a punt per anar-ho desplegant. Vostè em pot dir què va passar els anys subsegüents on vostès tenien incidència a Madrid i on vostès governaven aquest país? És que no es va fer ni un pas. I, clar, que arribin vostès aquí després de tants anys i diguin: «No, és que ara volem el traspàs complet.» Home, perdoni! I, llavors, per què no ho feien quan vostès governaven tot això? És que no veuen que és una contradicció? És una contradicció, senyor Vergés.

Llavors jo..., avui m'ha semblat escoltar alguns brots d'esperança en el mentrestant i que agafen una via una miqueta més pragmàtica. Però si jo no li demano que vostè renunciï a ser

independentista, només faltaria! –només faltaria! És el seu projecte polític nacional. (*Veus de fons.*)

El president

Senyor Colomines, si us plau.

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

Sí, tenen una tendència vostès a la incontinença verbal, eh? (*Rialles.*) Bé, no passa res, no passa... Si a mi m'agrada contrastar. No passa res.

El president

Si us plau, continuï, consellera.

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

Gràcies. Gràcies, president. Li deia que jo no demanaré mai renúncies, només faltaria. Cadascú té el seu projecte en l'àmbit nacional. Però sí que quan vostè deia «en el mentrestant»... Doncs aquí, efectivament, en el mentrestant, què podem fer per avançar? I em semblava que hi havia certa..., no?, que m'estenia la mà i «vinguin a la nostra posició». Home, tampoc. És a dir, què podem fer en l'àmbit de rodalies? Traspàs de l'R1, hi estan d'acord o no hi estan d'acord? Poden ajudar a empènyer o no poden ajudar a empènyer?

Rodalies de Catalunya no és exactament el model que vostès voldrien, però és un pas endavant. Ens poden ajudar o no ens poden ajudar? Bé, un pas enrere! És més que zero – és més que zero–, senyor Vergés. És més que zero, que és el que s'havia fet els últims anys en el traspàs de rodalies. És que ni una via, ni una estació, ni un centímetre de via havien traspassat vostès. Per tant, menys lliçons.

En l'àmbit de costes, hem avançat en l'àmbit competencial en l'última bilateral. Hi estan d'acord o no hi estan d'acord? Ens ajuden o no ens ajuden a empènyer? I en l'àmbit aeroportuari, li he posat alguns elements. No són exactament el seu model, però són un pas endavant o no són un pas endavant? Finalment, escolti, al final, són els ciutadans i ciutadanes els que, a través del seu vot, cada quatre anys, valoren i jutgen.

En l'àmbit competencial, ai, que no acabem aquesta legislatura havent avançat molt més que en no sé quants anys de govern de Junts per Catalunya o de Convergència i Unió. Per tant, ja ho valorarem quan acabi la legislatura. Ja veurem, en l'àmbit competencial, què hem avançat i què no hem avançat.

Per tant, jo, bé, ara en aquesta segona intervenció... En l'àmbit de la governança, ja li he dit quina és l'estratègia. Li torno –l'hi dic molt sincerament–..., a treballar conjuntament aquest pla estratègic 2040. Crec sincerament que els vectors que s'han determinat i els treballs que s'estan fent..., crec que van en la bona direcció. Aquesta mirada global, aquesta incidència de la Generalitat de Catalunya en l'àmbit aeroportuari, aquest impuls en cadascun dels aeroports, en allò que pensem que poden ser millor. El de Girona, com a aeroport referent de la zona tant del Pirineu com de l'euroregió; per tant, pensem que aquest ha de ser el seu paper. Reus es pot veure molt potenciat per la connectivitat a través del tramvia del Camp de Tarragona i també de l'alta velocitat. L'aeroport de Barcelona, amb tota aquesta ampliació..., que també l'hi haig de dir, ha estat aquest Govern també qui va desencallar el tema de l'ampliació de l'aeroport de Barcelona, perquè molt se n'havia parlat, però efectivament ha estat aquest Govern.

Per tant, l'hi dic molt sincerament, crec que en l'àmbit de la governança i de l'estratègia aeroportuària 2040..., crec que tenim coincidències. A nosaltres ens agradaria poder-ho treballar conjuntament i, en qualsevol cas, quedo a disposició, com sempre, per ampliar-ne la informació i segur que amb la moció podrem continuar debatent.

Gràcies.

El president

El vintè punt de l'ordre del dia és la interpel·lació al Govern sobre l'estratègia d'innovació empresarial de Catalunya.

Interpel·lació al Govern sobre l'estratègia d'innovació empresarial de Catalunya

300-00341/15

És presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar i, per fer-ne l'exposició, té la paraula la diputada senyora Elena Díaz Torrevejano.

Elena Díaz Torrevejano

Moltes gràcies, president. Bon dia, diputats i diputades. Bon dia, conseller Sàmper. Hi ha moments en què el futur es decideix quan una societat és capaç d'entendre que el món ha canviat i que continuar fent les coses igual ja no és una opció. I crec sincerament que ara mateix ens trobem en un d'aquests moments.

Si durant el segle XX la força d'una economia es mesurava per la seva capacitat de produir, avui es mesura per la seva capacitat de crear. Si abans la competitivitat depenia sobretot dels

recursos naturals o de l'energia, avui depèn cada vegada més del coneixement, del talent, de la tecnologia i de la capacitat de transformar una idea en una oportunitat. La gran matèria primera del segle XXI és el coneixement i la gran diferència entre les economies que lideraran el futur i les que quedaran enrere serà la seva capacitat d'innovar.

Durant molts anys Europa va poder competir gràcies a la qualitat de la seva indústria, a la solidesa del seu estat del benestar i a la força del seu mercat interior, però avui el món s'ha accelerat. La intel·ligència artificial està transformant sectors sencers de la nostra economia. Els semiconductors s'han convertit en un actiu geoestratègic. La transició energètica està redefinint les cadenes de valor industrial i la competència tecnològica entre els Estats Units i la Xina condiciona bona part de les decisions econòmiques que es prenen arreu del món.

En aquest nou escenari, els països que apostin per la innovació no només seran més competitius, sinó que també seran més autònoms, tindran més capacitat de decidir, dependran menys de tecnologies desenvolupades per tercers, generaran més ocupació de qualitat, atrauran més inversió i podran sostenir millor els seus serveis públics. Per això, la innovació avui ja no és una política accessòria, és una política de sobirania econòmica, de prosperitat i de cohesió social.

Aquest canvi d'època explica en bona mesura el debat que avui portem aquí al Parlament. I Europa és conscient, ho ha entès. L'informe Draghi sobre la competitivitat europea és especialment clar quan adverteix que el nostre continent corre el risc de perdre el pes econòmic si no és capaç d'accelerar la seva capacitat d'innovació, de reduir la distància tecnològica respecte als seus principals competidors i de convertir amb més rapidesa el coneixement científic en activitat empresarial. És una crida a actuar, però també és una crida a entendre que el futur no es pot donar per garantit.

Per això, des del nostre grup parlamentari, valorem positivament l'aprovació, per part del Govern, de l'estratègia d'innovació empresarial, no com un document més, ni com un catàleg d'ajuts, ni com una suma de diversos programes, sinó com una resposta política a un canvi profund de paradigma. La innovació no ha de ser responsabilitat d'un únic sector econòmic ni d'unes poques empreses capdavanteres. La innovació ha de convertir-se en una cultura compartida, en una manera d'entendre l'activitat empresarial i en un factor estructural de competitivitat del conjunt del país.

Nosaltres som optimistes. I Catalunya té motius per mirar aquest futur amb confiança, perquè no partim de zero. Catalunya no s'ha construït mai esperant que les oportunitats arribessin de fora. La història econòmica del nostre país és, en gran part, la història d'una societat que

ha sabut transformar els canvis en oportunitats. Catalunya ha progressat perquè ha sabut convertir el talent, l'esforç, l'emprenedoria i el coneixement en activitat econòmica. Aquesta és la nostra millor tradició i aquesta és també la nostra millor oportunitat de futur.

El Govern, des del seu liderat pel seu departament, amb el plantejament que fa amb aquesta estratègia, no intenta inventar una nova Catalunya, sinó que intenta reforçar allò que històricament ens ha fet forts: una economia oberta, una economia industrial, una economia exportadora; una economia que entén que competir no és produir més barat, sinó produir millor, és incorporar més coneixement, és generar més valor afegit. La veritable transformació que fan els països és possible quan som capaços de convertir bones idees en empreses, aquestes empreses en ocupació i aquesta ocupació en prosperitat compartida.

I permetin-me que ho digui: Catalunya no cau ni ha de caure en l'autocomplaença, però tampoc en el pessimisme. Disposem d'universitats competitives, centres de recerca d'excel·lència, una xarxa de centres tecnològics consolidada, clústers empresarials, reconeguts també internacionalment, i un ecosistema emprenedor que s'ha convertit en un referent del sud d'Europa. Però hem de continuar apostant perquè Catalunya continuï sent una regió líder a Europa. Però, sobretot, si volem que aquestes mesures tinguin èxit, serà clau garantir que la innovació arribi al conjunt de les empreses. Perquè moltes vegades pot semblar que parlar d'innovació és parlar només de grans empreses tecnològiques, però Catalunya és molt més que això. Catalunya és, sobretot, un país de petites i mitjanes empreses, empreses familiars, cooperatives, indústries que fa dècades que exporten, tallers que s'han convertit en empreses internacionals, projectes empresarials que han crescut generació rere generació. Aquest és el cor del nostre teixit productiu.

I precisament per això una política d'innovació només serà realment transformadora si arriba també a aquestes empreses. Perquè el gran salt no arriba quan unes quantes empreses innoven molt. Arriba quan moltes empreses innoven una mica més cada any: quan una empresa incorpora nous processos digitals, quan una altra automatitza una part de la seva producció, quan una tercera desenvolupa un projecte nou, quan una cooperativa agrària aplica tecnologies de precisió, quan una indústria tradicional redueix el consum energètic gràcies a la innovació.

Aquest és el tipus de transformació que acaba canviant una economia. Segurament no són canvis espectaculars que ocupin grans titulars, però són profundament transformadors. I crec que un dels encerts d'aquesta estratègia és el de no presentar la innovació com un privilegi reservat als sectors..., a alguns sectors tecnològics, sinó que la presenta com una oportunitat oberta al conjunt del teixit productiu.

Una altra qüestió: els territoris més innovadors del món són aquells on el sector públic és capaç de crear les condicions perquè el sector privat fomenti la innovació. Perquè hem de fugir del debat, de si és més necessari més mercat o més intervenció o si més sector privat o més sector públic. El que cal és avançar cap a una administració que funcioni com a porta d'entrada, facilitadora i sòcia exigent dels projectes empresarials. Menys complexitat administrativa i més acompanyament, menys lògica de convocatòria aïllada i més itineraris empresarials. L'èxit serà que una pime pugui entrar al sistema amb una necessitat concreta i sortir-ne amb un projecte estructurat, socis tecnològics, finançament i una solució implantada.

I, ja en darrer terme, voldria plantejar una darrera qüestió, que és sobre la inversió estrangera. La inversió estrangera és una eina clau per reforçar el nostre teixit productiu. Aporta capital, aporta tecnologia i coneixement, completa les cadenes de valor, genera ocupació de qualitat i contribueix a fer les empreses catalanes més competitives. Catalunya té molts actius per atraure aquestes inversions: una ubicació estratègica, una economia diversificada, un ecosistema innovador i un teixit empresarial dinàmic.

No és casualitat que més de 9.600 empreses estrangeres estiguin implantades al nostre país, contribuint així al creixement econòmic i a la transferència de coneixement. Precisament per això, tant el pla del Govern com el pla «Catalunya lidera» situen la captació d'inversió estrangera com una prioritat i el Govern ha aprovat l'estratègia d'atracció, captació i retenció d'inversions 2026-2030.

Tindrem temps de valorar-ne els resultats, d'aquesta estratègia, però avui és important conèixer-ne el punt de partida. I, per això, li volem preguntar quina va ser la inversió estrangera captada amb el suport del Govern durant l'any 2025 i quin impacte s'espera que tingui aquesta nova estratègia d'innovació empresarial en la política d'atracció d'inversions en els propers anys.

Conseller, la innovació no és un objectiu en si mateix, sinó l'eina que ha de permetre que Catalunya continuï generant prosperitat, que continuï generant ocupació de qualitat i que continuï generant oportunitats. Esperem que aquesta estratègia estigui a l'alçada d'aquest repte i de l'ambició que el nostre país necessita i també es mereix.

Moltes gràcies.

El vicepresident segon

Gràcies. Gràcies a vostè, diputada. Ara és el torn de la resposta del conseller, el conseller d'Empresa i Treball, el senyor Miquel Sàmper Rodríguez, per deu minuts.

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

Gràcies, vicepresident. Diputades, diputats... Diputada, efectivament, tenim el deure d'apostar per la innovació aplicada a l'empresa, i ho fem. I efectivament, com vostè ha manifestat, Catalunya no parteix de zero, sinó que tenim una base sòlida.

Catalunya ha avançat al llarg dels darrers anys: la inversió empresarial en R+D ha augmentat quasi el noranta per cent durant els darrers deu anys; la inversió en activitats innovadores ha crescut prop d'un vuitanta per cent; les sol·licituds de patents, que és molt important, s'han incrementat un trenta-vuit per cent; ja disposem de deu mil empreses innovadores, i l'ecosistema de *start-ups* s'ha més que doblat durant l'última dècada. També comptem amb un sistema de coneixement potent: universitats, centres de recerca tecnològics, infraestructures científiques, clústers industrials, *start-ups* i una economia oberta i diversificada. Però és evident –i vostè ho anunciava– que una bona base no garanteix automàticament un bon resultat, i això és una qüestió que tenim molt clara.

El repte, quin és? Doncs transformar aquesta densitat d'agents i de coneixement en més projectes empresarials que arribin a les empreses, més productes, més indústria, més propietat intel·lectual, més empreses capaces d'escalar. El diagnòstic ha de ser exigent: progressar no és suficient. Els indicadors milloren, però encara no estem on volem ser. La despesa empresarial en R+D representa actualment, aproximadament, un 1,1 per cent del PIB català, mentre que la referència europea se situa al voltant de l'1 gairebé coma 5. L'objectiu europeu és arribar a un dos per cent d'inversió privada en R+D sobre el PIB. La participació empresarial en R+D total és de vora d'un seixanta-u per cent. És una xifra rellevant, és evident que sí, però encara lluny dels dos terços de referència europea. I aproximadament un terç de les empreses són innovadores, mentre que a la Unió Europea ho són el cinquanta per cent.

Tenim 2.403 *start-ups*, de les quals 374 són *deep tech*. Per tant, les *deep tech* actualment representen un 15,5 per cent, i l'objectiu de l'ecosistema és arribar a que l'any 2030 ho siguin un vint-i-cinc per cent.

Però una política d'innovació –i vostè també ho ha mencionat– madura no celebra només els projectes iniciats, mesura també quants arriben al mercat, quants escalen, quanta inversió privada mobilitzen i quina productivitat generen.

I com fem arribar aquesta innovació al conjunt de les empreses? Doncs el gran salt que es produirà quan innovar formi part de la gestió habitual als milers de petites i mitjanes empreses és el repte que tenim, arribar a les petites i mitjanes empreses. El nostre teixit empresarial és majoritàriament de petita dimensió. Això limita la capacitat d'invertir de manera continuada,

d'assumir riscos, de contractar talent especialitzat i de gestionar projectes tecnològics complexos. Per això, juntament amb el Departament d'Economia, estem treballant un instrument d'ajuda a les empreses per potenciar aquest creixement i aquest dimensionament.

La política pública ha d'ajudar les empreses a diagnosticar necessitats, definir projectes i, efectivament, trobar les possibilitats de finançament i, per tant, poder arribar al mercat. La innovació no és un fenomen espontani ni una inspiració puntual, és una disciplina que requereix mètode, organització i constància; per tant, no la podem deixar al pur atzar. Dit d'una altra manera, la innovació no és inspiració sense estructura; és talent –vostè també ho ha dit–, mètode, risc i perseverança. Una empresa pot començar introduint un nou procés automatitzant una línia, reduint el consum de materials, utilitzant dades per prendre millors decisions o adaptant un producte a un nou mercat. La innovació aplicada és just això, convertir una capacitat tecnològica en una millor manera empresarial.

Però tenim cinc obstacles que cal atacar de forma simultània. El primer, que ja li he explicat, la dimensió empresarial. El segon, el talent; i no només perfils STEM, també necessitem persones capaces de connectar tecnologia, negoci, indústria i mercat. El tercer, la gestió de la innovació. El quart, la desconexió entre la ciència i la indústria, la famosa transferència tecnològica que ha d'arribar al més aviat possible. I el finançament: els projectes innovadors tenen més incertesa, períodes de maduració més llargs i actius intangibles que el finançament no sempre sap valorar.

Aquests problemes no es poden resoldre d'una manera aïllada, cal un sistema complet, un sistema holístic. Per tot això, aquesta estratègia, diputada, que té unes prioritats. La primera, destacar que des de l'any 2008 no es feia una actuació d'aquestes característiques, amb una voluntat clara d'endreçar, prioritzar i donar continuïtat a la política d'innovació empresarial. Una estratègia que té vuit eixos i trenta-tres actuacions.

Els hi dic els vuit eixos. Primer, teixit empresarial més innovador i competitiu. Segon, sobirania tecnològica. Tercer, *start-ups deep tech*. Quart, tecnologia digital per transformar empreses. Cinquè, descarbonització. Sisè, talent. Setè, Catalunya com a *hub* internacional. I darrer i vuitè, un ecosistema ordenat i connectat.

La innovació és un fenomen complex i col·laboratiu. És el resultat d'un esforç col·lectiu; no l'obra aïllada d'un sol actor. I això implica superar una visió molt simple que contraposa Administració i empresa i prosperar més en el concepte de col·laboració publicoprivada.

I quins són els instruments que volem posar en marxa? Doncs, l'estratègia preveu un model únic d'ajuts a projectes d'innovació empresarial que integrin l'exploració tecnològica, la

recerca, el desenvolupament i la innovació tecnològica. Es reforçarà la iniciació i la gestió de la innovació, perquè moltes empreses necessiten primer adquirir capacitats internes. Es facilitarà l'accés a entorns d'experimentació, proves de concertació i de validació. S'acompanyaran projectes perquè accedeixin a convocatòries estatals i europees i es promourà la participació empresarial en compra pública d'innovació. Es reforçaran els centres tecnològics i la xarxa Tecnio com a ponts entre la recerca i l'empresa. I vull destacar que dintre de la xarxa d'agents Tecnio s'han generat 460 milions d'euros en projectes d'R+D en les empreses els darrers cinc anys. En aquest període, aquests grups i centres de recerca també han impulsat vint-i-cinc noves *spin-offs*, que se sumen a les més de vuitanta activitats sorgides en aquest ecosistema. Es promourà la innovació oberta perquè empreses consolidades, *start-ups*, universitats i centres tecnològics resolguin reptes conjuntament i s'impulsaran nous mecanismes financers.

Tot això amb un procés de transformació digital de les empreses, perquè la tecnologia modifica els processos i és importantíssima. La intel·ligència artificial serà transversal i hem de tenir molt clar que les empreses no es tracta de que tinguin IA, sinó que es tracta de saber quina IA pot crear valor, amb quines dades, amb quins professionals i amb quines garanties. I descarbonitzar també és competir. Calen empreses que desenvolupin solucions d'eficiència, circularitat, electrificació, bateries, hidrogen, etcètera. Sostenibilitat i competitivitat no són objectius contraposats.

Objectius clars: arribar al dos per cent del PIB en despesa d'R+D empresarial; arribar a superar les dotze mil empreses innovadores; arribar a tenir tres mil *start-ups* i escalar en un vint-i-cinc per cent *deep tech*; superar els 250 *hubs* tecnològics internacionals; assolir un retorn superior al tres per cent del programa marc de recerca i innovació de la Unió Europea, i superar el vint per cent de retorn de les línies estatals d'R+D en concurrència competitiva.

Ho fem amb una estratègia a la qual aquest any destinarem 78 milions d'euros a línies vinculades a la innovació empresarial, un trenta per cent més que l'any 25. I aquests 78 milions d'euros, diputada, pretenen arribar a mobilitzar un total de 300 milions d'euros. I amb un paper de l'Administració, doncs, que tingui la facultat, que tingui la voluntat d'acompanyar, de facilitar-ho i, per tant, de generar competitivitat i cohesió.

I em preguntava vostè també sobre la incidència que això pot tenir en la captació estrangera. Doncs miri, li dono unes dades que són conseqüència directa d'una evolució dels darrers anys i d'una estratègia que vam posar en funcionament l'any passat: l'estratègia de captació estrangera 2026-2030. En un context d'incertesa a nivell sociopolític mundial, hem generat

confiança i tenim un rècord històric amb més de 1.105 milions d'euros capitalitzats de forma especial a través d'Acció. És un increment del cinc per cent respecte a l'any 24. Això vol dir que cada dia a Catalunya arriben 3 milions d'euros d'inversió estrangera. Per tercer any consecutiu, més de cent projectes arrelats, en aquest cas, són 101, que han generat quatre mil persones que han obtingut feina i treball i més de 1.700 persones treballadores que s'han mantingut.

Al quinquenni 21-25, la inversió estrangera ha pujat un 143 per cent, més de 4.200 milions d'inversions, el setanta-set per cent de les quals en indústria, en tecnologia i en recerca i desenvolupament: TIC, vint-i-u per cent; automoció, catorze per cent; «farma», onze per cent. I un setanta-u per cent d'aquestes inversions ja estaven aquí i, per tant, el que fan és ampliar la seva activitat a Catalunya. I això és molt rellevant.

Destacar l'eficàcia pública d'aquesta estratègia: per cada euro que s'inverteix se n'atrauen 307. I un futur de certesa, perquè tenim ni més ni menys que cinc-cents projectes per poder treballar, d'inversió, en els futurs mesos i anys, amb una política, com sempre expliquem, de generar prosperitat i compartir-la. I una o un dels punts més rellevants d'aquesta estratègia és que el cinquanta per cent de la captació d'aquestes inversions no estiguin a Barcelona i a la seva zona d'influència, sinó a tot el territori.

Aquesta és la situació de la innovació. Aquesta és la situació de les inversions. I, per tant, penso que a Catalunya ens hem de felicitar per aquestes.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident segon

Gràcies a vostè, conseller.

Proposició de llei d'actualització de la legislació amb relació als termes emprats per a referir-se a les persones amb discapacitat

202-00083/15

Crec que no hi haurà rèplica. Amb la qual cosa passem al següent punt de l'ordre del dia, que és el punt sisè de l'ordre del dia, que és el debat i la votació de la proposta de tramitació, directament i en lectura única davant el Ple de la proposició de llei d'actualització de la legislació amb relació als termes emprats per a referir-se a les persones amb discapacitat.

D'acord amb l'article 138.2 del Reglament, els grups parlamentaris Socialistes i Units per Avançar, de Junts, d'Esquerra Republicana de Catalunya, del Partit Popular de Catalunya, també de Comuns i de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra van sol·licitar la

tramitació en lectura única davant el Ple d'aquesta iniciativa legislativa. La Mesa, d'acord amb la Junta de Portaveus, va acordar elevar al Ple la proposta de tramitació en lectura única sol·licitada.

Com bé saben, aquest primer debat segueix les normes establertes per als debats de totalitat. En primer lloc, intervindran els grups parlamentaris proposants, per un temps màxim de cinc minuts, tal com va acordar la Junta de Portaveus. Per tant, en primer lloc té la paraula, en nom del Grup Parlamentari del Partit de Socialistes de Catalunya - Units, el senyor Guillem Mateo Sellas.

Guillem Mateo Sellas

Gràcies, president. Conseller, diputats, diputades, públic assistent, entre ells representants de les entitats i associacions del tercer sector que avui ens acompanyen, avui iniciem el tràmit d'una proposició de llei que, tot i ser tècnica, té una gran càrrega humana. Actualitzar el llenguatge amb el que les nostres lleis es refereixen a les persones amb discapacitat no és només una qüestió terminològica; és una qüestió de respecte, de dignitat i de país. I avui aquest Parlament envia un missatge molt clar: quan es tracta de reconèixer les persones, som capaços de trobar consensos amplis i de caminar plegats.

I per què cal aquesta actualització? Doncs perquè el llenguatge importa, sí, importa i molt. Les paraules que fem servir en les lleis no només descriuen la realitat; tenen el poder de transformar-la, i n'hem de ser conscients. Durant anys alguns termes han quedat obsolets, altres han perdut sentit i no representen com entenem la discapacitat en una societat que vol ser inclusiva i en una societat que vol ser respectuosa. I actualitzar-los és un acte de justícia i alhora també és assegurar que el nostre ordenament jurídic tingui una mirada digna del segle XXI.

I des d'aquí vull reconèixer la bona feina feta pels tècnics del Parlament i també del lletrat, el senyor Ferran Domínguez. Han fet una tasca minuciosa, pacient, revisant-ho norma per norma, detectant-hi cada terme que calia corregir, detectant-hi cada terme que calia actualitzar. Una feina ben poc vistosa i que sovint queda en segon pla, però que és essencial per garantir que les lleis del país reflecteixin la realitat amb precisió i amb sensibilitat.

I el consens d'aquesta proposició de llei, que fa que arribi en lectura única i amb el suport pràcticament de tots els grups, és una notícia que ens ha d'enorgullir del país que tenim i de la institució que representem. Perquè, més enllà de les diferències legítimes, que les tenim, dels diferents grups que presentem aquesta proposició, sabem reconèixer que una causa és compartida i és important. I aquest consens no és només un acord polític, és un compromís;

un compromís amb les persones amb discapacitat; un compromís amb les seves famílies, i un compromís també amb les entitats i associacions que fa anys que reclamen que tinguem un llenguatge també inclusiu.

I és un consens que parla bé del nostre Parlament i que ens recorda que hi ha temes que ens uneixen de veritat. I aquesta és una llei que no necessita grans debats. És una actualització imprescindible que ens permet deixar enrere termes que ja no representen a ningú, que en alguns casos poden generar estigma o fins i tot incomoditat, ja que les persones amb discapacitat mereixen que les lleis del seu país les anomenin com correspon: amb dignitat, amb precisió i, sobretot, amb respecte.

I això no podia esperar més i, per tant, no permetrem que hagi d'esperar més. I des del nostre grup, Socialistes i Units per Avançar, celebrem el consens, reconeixem la feina tècnica i defensem que aquesta proposició de llei és un pas necessari, és un pas imprescindible, és un pas per continuar construint un país que parla bé, que parla amb respecte i, sobretot, també que parla amb rigor. Perquè actualitzar el llenguatge és actualitzar la mirada i actualitzar la mirada és avançar en drets.

I permetin-me acabar amb una idea de Samuel Johnson, gran literat i humanista de la llengua anglesa del segle XVIII, que sempre recordava la força, el poder de les paraules. I ho feia sempre amb una frase: «El llenguatge és el vestit dels pensaments.» –«El llenguatge és el vestit dels pensaments.» I decidim vestir de la millor de les maneres possibles els pensaments de la nostra nació.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor diputat. En nom del Grup Parlamentari de Junts té la paraula el diputat senyor Isaac Padrós i Suarez.

Isaac Padrós i Suarez

Gràcies, president. Bon dia a tothom. President, molt honorable president Rull, gràcies per convertir una convicció humanista en una proposició de llei, compartida, com pot veure, per una àmplia majoria d'aquesta cambra. Gràcies, diputats i diputades, lletrat Domínguez, lingüista Perxacs, a la gestora Alonso i especialment al senyor Jorge Araya, secretari del Comitè dels Drets de les Persones amb Discapacitat de les Nacions Unides, per aquella primera reunió i per la feina feta posteriorment. Gràcies a les persones, famílies i entitats que ens recorden que la dignitat també es defensa en cada paraula, i a algunes d'elles, avui aquí presents, gràcies i bon dia.

Abans d'entrar en el fons, dir que és important donar suport a la tramitació per lectura única. De fet, el Reglament la preveu quan la naturalesa de la iniciativa ho aconsella o la formulació ho permet. És un text concret, elaborat per una ponència plural i diversa i amb un suport molt ampli. Per tant, no és una drecera com s'acostuma a fer, és evitar allargar allò que ja hem treballat. I moltes gràcies als companys de Junts per l'acompanyament en aquest text, un text humà i una llei que estableix com anomenem les persones. I això és el més important d'avui.

És a dir, què estem fent avui aquí? Avui estem aquí perquè les paraules importen moltíssim. Les paraules no són neutres. Cada cop que sortim aquí i diem alguna cosa, aquesta paraula té una càrrega, té un significat. De fet, aquestes paraules, de la mateixa manera que poden reconèixer, poden deshumanitzar, et poden obrir una porta o et poden aixecar un mur; poden descriure una realitat amb respecte o arrossegat menyspreu, paternalisme i compassió. De fet, recentment s'ha demostrat el que suposa o la ignorància que suposa no saber la importància d'un PDF per a una persona que no hi veu.

La societat evoluciona i també les paraules amb què s'explica. Si la llei continua parlant amb el vocabulari del passat, es converteix en el ressò d'un temps que ja no ens representa. I això és el que pretenem corregir avui. No fem un simple canvi de diccionari. De fet, actualitzem vint-i-cinc lleis i deixem enrere, atenció, expressions obsoletes, tan ofensives i desagradables com «minusvàlid», «disminuït», que defineixen les persones, fixeuvos-hi, des de la manca, com si fóssim menys vàlides o menys dignes. I de cap de les maneres no ho som. També precisem conceptes com «discapacitat intel·lectual», «discapacitat psicosocial» o «pluridiscapacitat». I tot, seguint les línies de treball que ens marquen Nacions Unides.

La discapacitat explica una circumstància de la vida, però en cap cas explica tota la persona. No n'esgota la identitat, les capacitats, els desitjos, i molt menys el projecte de vida. Per això diem «persones amb discapacitat». Primer, la persona. Sempre la persona. I aquesta, hi insisteixo, és la mirada de la Convenció de les Nacions Unides: drets humans, igualtat, participació i lluita contra els estereotips. En cap cas busquem eufemismes. Busquem paraules precises que descriguin la realitat sense amagar-la, sense ferir. De fet, la manera com una institució t'anomena condiciona massa sovint la manera com després et tracta.

Però no ens enganyem: canviar les paraules no substitueix canviar la realitat. De fet, encara costa de creure que durant anys, en alguns documents nacionals d'identitat espanyols hi poguéssim constar el mot de «subnormal» en l'apartat reservat a la professió. No era només una paraula, era una manera de mirar i de tractar les persones. Aquesta llei serà plenament útil si el llenguatge nou va acompanyat de polítiques noves, si la dignitat escrita es converteix en

accessibilitat, educació, feina, treball, habitatge accessible, autonomia i participació política. Els drets no poden quedar ben redactats i mal executats.

I gràcies. Gràcies especialment a les persones amb discapacitat, les nostres famílies i les entitats que ens representeu. I, una mica, el que vaig dir ahir: espero que aquesta llei també us la sentiú vostra. No resol tot el que tenim pendent, però sí que avui fem un pas més, el Parlament de Catalunya fa una gran passa endavant, per dir ben aviat i amb el cap ben alt que cap paraula ofensiva no ha de continuar tenint rang de llei.

Moltíssimes gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. En nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula l'honorable senyor Carles Campuzano i Canadés.

Carles Campuzano i Canadés

Gràcies, senyor president. Conseller, diputats i diputades, certament, és excepcional que aquesta cambra tramiti una proposició de llei elaborada conjuntament pel conjunt dels grups parlamentaris. I aquí també, en nom d'Esquerra Republicana de Catalunya, agrair al president Rull la iniciativa que va tenir arran, crec recordar, d'alguna trobada amb el Cocarmi, el Comitè Català de Representants de Persones amb Discapacitat, en el que es va decidir abordar una qüestió pendent del nostre marc legal, que era adaptar la terminologia de tota la nostra legislació al sentit comú que al llarg dels anys s'havia anat imposant quan ens havíem de referir a les persones amb discapacitat i, per tant, eliminant del conjunt de les lleis catalanes expressions obsoletes que tenien una càrrega pejorativa molt evident com «minusvàlid», com «disminuït», com el fet de patir una pròpia discapacitat, incorporant l'expressió canònica «persona amb discapacitat». I dic «canònica» en la mesura que aquesta és l'expressió que fa servir la Convenció de Nova York de 2006, que garanteix els drets de les persones amb discapacitat. I, per tant, ens hem adaptat a allò que, des de l'any 6 d'aquest segle, la Convenció de les Nacions Unides preveia. En el marc de l'Estat ja es va produir una recent reforma constitucional que anava en aquesta mateixa direcció i, per tant, tocava abordar-ho a Catalunya.

A més a més, hem aprofitat aquesta reforma per incorporar en el nostre llenguatge i en la nostra descripció de la realitat de la discapacitat el concepte «pluridiscapacitat», i en aquests moments som el primer territori de l'Estat a fer-hi referència. I ara he vist aquí la Mercè Batlle, fins fa pocs mesos presidenta del Cocarmi..., que aquesta és una idea que va sorgir molt de

la federació catalana de persones amb paràlisi cerebral i, per tant, l'hi agraïm, perquè durant el tràmit parlamentari ens ho va recordar.

I, certament, hem fet una revisió transversal –s'ha dit– de vint-i-cinc lleis diferents del nostre ordenament jurídic. I és important també que en l'exposició de motius ens pronunciem de manera prudent amb relació a l'expressió «diversitat funcional». I en aquest sentit, compartim també la tesi del Cocarmi que aquesta expressió té el risc d'invisibilitzar la discapacitat, i té el risc d'impedir aquelles polítiques actives de suport que permetin superar les barreres que impedeixen a les persones amb discapacitat exercir amb plenitud els seus drets.

Certament –i el conseller Elena m'ho recordava–, el llenguatge pot ésser una arma de destrucció massiva. Quan escoltem algunes diputades i diputats d'aquesta cambra utilitzar determinades expressions en som molt conscients, de l'impacte que el llenguatge pot arribar a fer. Però alhora, també, els límits del llenguatge performatiu són evidents. El llenguatge per si mateix no transforma només la realitat i, per tant, la proclamació dels drets de les persones amb discapacitat ens demana, ens exigeix alguna cosa més que emprar un llenguatge adequat i el que toca. Ens demana marcs legals garantistes i ens demana pressupostos adequats.

En aquest sentit, val la pena que també recordem –i aquí amb la senyora Driouech ho hem comentat en diverses ocasions– que tenim una llei dels serveis socials del 2010, de fa setze anys. El món, el país han canviat molt en aquests darrers setze anys i possiblement en tocaria una bona actualització. I Catalunya avui no té una llei general que garanteixi els drets de les persones amb discapacitat. I aquí també convido la cambra a reflexionar en relació amb aquesta qüestió. Necessitaríem, segurament, una llei catalana que garanteixi els drets de les persones amb discapacitat.

I, finalment, saber també que aquesta llei, perquè sigui efectiva, reclamarà també algun tipus de clàusula general d'interpretació de tota la legislació catalana als criteris de la Convenció de les Nacions Unides. Valdria la pena que aquesta qüestió la tinguéssim en compte. Valdria la pena també que establíssim un mandat al Govern perquè reformés tota la regulació de caràcter inferior a la llei per avançar en aquesta direcció. I, finalment, que s'introduís formació obligatòria al conjunt del personal de les administracions públiques, per garantir justament la utilització d'aquest llenguatge.

Aquesta llei ha estat un esforç de tots els grups parlamentaris. Agraïm la feina de tots, singularment del company Isaac Padrós, que ha exercit les funcions de ponent relator, i esperem que puguem aprovar la llei de la manera més ràpida possible.

Res més i moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. En nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula la diputada senyora Montserrat Berenguer i Messeguer.

Montserrat Berenguer Messeguer

Bon dia. Gràcies, president. Conseller, diputats, diputades... Era més que necessari fer un salt endavant per erradicar, per soterrar termes obsolets, despectius, pejoratius, paraules malsonants: «subnormal», «minusvàlid», «invàlid», «disminuït», «anormal», «deficient». Paraules que sempre posen l'accent en la mancança, en el dèficit o la diferència deriven en situacions de discriminació, exclusió, desigualtat. La discriminació per motiu de discapacitat és un fenomen, malauradament, present encara a la societat. Molt sovint, experimenten capacitats diverses, aquestes persones que pateixen, que tenen discapacitat. I, tot i que s'estan fent progressos importants en el reconeixement dels drets i la igualtat de les persones amb discapacitat, encara són molts els casos que es troben amb molts obstacles importants per portar una vida plena, participar en peu d'igualtat en les activitats que desenvolupen com la resta de la ciutadania.

La proposició de llei d'actualització de la legislació amb relació als termes emprats per referir-se a les persones amb discapacitat, que des del Partit Popular hi votarem a favor i hi donarem suport per a la seva tramitació en lectura única, és un clar exemple de maduresa, de bon exercici democràtic, d'exemplaritat i d'avenç com a societat. En aquest sentit, em sumo també als agraïments i reconeixements, també en especial, per les seves funcions de relator, al diputat Isaac Padrós, per posar-hi tots els seus sentits; al lletrat Ferran Domínguez, gestors, al servei d'assessorament lingüístic, als altres portaveus i diputats, també, per aquesta iniciativa legislativa, per l'entesa i el diàleg aconseguit; a associacions, familiars, entitats.

Plantegem com el terme més adient «persona amb discapacitat», situant sempre la persona per davant de la seva condició, de la seva afectació o de la seva limitació, tenint en compte també que les persones amb discapacitat tenen aquesta plena capacitat jurídica i, en lloc de limitar els seus drets, s'ofereixen ara també, amb la nova normativa vigent, mesures de suport.

En aquesta iniciativa s'incorporen termes com «pluridiscapacitat», molt reivindicat des del sector, com aquella concurrència interrelacionada de dues o més discapacitats –és l'exemple de la paràlisi cerebral. De fet, la legislació estatal ja va actualitzar aquesta terminologia legal i constitucional. En concret, la reforma de l'article 49 de la Constitució espanyola substitueix

formalment aquest terme de «minusválido» pel de «persona amb discapacitat»; aquest darrer terme, també oficial i reconegut i adoptat per l'ONU.

El canvi de denominació no afecta tampoc els drets adquirits, ni tampoc quant als serveis o les prestacions ni la pròpia condició legal. És més que un simple canvi lingüístic: reflecteix una nova mirada social. El problema únicament no existeix en aquella limitació que presenta la persona; en tot cas, el problema resideix en les barreres físiques, socials i de prejudicis que poden estar impeding la participació i la igualtat en condicions.

Normal, anormal, què és en realitat i qui ho determina? La normalitat no és una llei natural, és un constructe social –depèn, en bona mesura, de l'època històrica, de la cultura, del context–; és un concepte flexible, subjectiu. Són en realitat etiquetes inventades per la societat per classificar persones, per classificar comportaments, per emetre judicis morals. Històricament, les persones amb discapacitat han estat etiquetades despectivament, i sobre elles ha pesat sempre un fort estigma social.

El mateix símil podríem fer amb aquestos textos clàssics de principis del segle XX, que mesuraven el coeficient intel·lectual amb la limitació que això suposava d'assumir que la intel·ligència era una capacitat única i estàtica, deixant de banda altres habilitats: artístiques, socials, emocionals. Per sort, es va produir un canvi i un nou paradigma amb l'emergència de les intel·ligències múltiples.

El poder de la paraula, sí, coneixent-me per les meves habilitats, no per les meves discapacitats. En tot cas, la discapacitat no et defineix; et defineix com fas front als desafiaments que la vida et presenta. I, amb molta probabilitat, la discapacitat és en realitat la nostra pròpia incapacitat per comprendre que tots –que tots– tenim capacitats diferents.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. En nom del Grup Parlamentari Comuns, té la paraula la diputada senyora Núria Lozano Montoya.

Núria Lozano Montoya

Gràcies, president. Conseller, diputades, diputats, voldria començar per donar les gràcies a les entitats que representen les persones amb discapacitats; gràcies per la seva insistència, pel seu caràcter reivindicatiu i perquè, de la mà del president del Parlament, ens van perseguir, en el millor sentit de la paraula, fins a posar en marxa una iniciativa legislativa com aquesta. A totes elles, moltes gràcies.

Avui insistiré en una idea que ha aparegut de manera recurrent: no debatem només un canvi de paraules; debatem com les lleis miren les persones, com les anomenen i, per tant, com les tractem. El llenguatge no és una qüestió neutra. Les paraules poden reconèixer, poden incloure, poden dignificar, però també poden estigmatitzar, invisibilitzar o ferir. I les lleis, precisament perquè ordenen la nostra convivència, han de tenir caràcter exemplar en aquest sentit.

El respecte i la consideració que mereix qualsevol ésser humà no poden dependre ni de les seves característiques físiques ni de les sensorials, relacionals o intel·lectuals, i les nostres lleis han de reflectir aquesta visió, tal com ho estableix la Convenció de Nacions Unides sobre els drets de les persones amb discapacitat; una convenció que serveix de marc a la legislació sobre discapacitat dels estats que l'han ratificada, com comentàvem ahir amb motiu de la reforma del Codi civil respecte als suports a la presa de decisions.

Recentment, per adaptar-se a aquest paradigma, es va reformar l'article 49 de la Constitució espanyola, que parlava literalment dels «disminuïts físics, sensorials i psíquics», i que, afortunadament, avui parla de persones amb discapacitat. Aquest canvi mostra amb tota claredat que estem fent deixar enrere una mirada que reduïa les persones a una suposada mancança i que adopta un llenguatge que les reconeix com a persones, però també com a titulars de dret. (*Remor de veus.*) Donem així compliment...

El president

Aturi's un moment, diputada, si us plau. Prego silenci per poder escoltar la diputada. Endavant.

Núria Lozano Montoya

Gràcies, president. Donem així compliment al mandat de l'article 40.5 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya quan disposa que els poders públics han de garantir la protecció jurídica de les persones amb discapacitat i promoure la seva integració social, econòmica i laboral; un mandat que exigeix que les normes jurídiques representin aquestes persones –totes les persones– amb un llenguatge respectuós, precís i també rigorós.

Ja vam fer un primer pas important amb la llei de serveis socials, que va substituir denominacions com «disminuït» o «minusvàlid» per l'expressió «persona amb discapacitat», però la legislació catalana encara conserva expressions com «persones desadaptades», «discapacitat mental» o «invalidesa» en normes vigents, algunes aprovades ben entrat el segle XXI, fins i tot en anys com el 2020. Això demostra fins a quin punt la societat ha avançat

més ràpidament que la normativa. Sovint es diu que el legislador va darrere de la realitat, i en aquest cas hi anava molt al darrere, massa enrere.

Aquesta llei pot corregir aquesta anomalia. Substitueix expressions obsoletes, confuses, inadequades, per una terminologia respectuosa i precisa. També s'evita l'expressió «persona amb diversitat funcional», perquè, tot i que ben intencionada, pot resultar imprecisa i diluir la protecció jurídica específica associada a les persones amb algun tipus de discapacitat. La llei també reconeix l'especificitat de la paràlisi cerebral i la pluridiscapacitat no com una qüestió merament tècnica o terminològica. Es tracta d'una decisió política i normativa imprescindible per garantir l'exercici efectiu dels drets i assegurar un sistema públic que estigui plenament basat en la qualitat assistencial, l'equitat i la justícia social.

Canviar les paraules no transforma..., només aquestes paraules la realitat no la transformen per si soles, però difícilment podrem escometre una transformació de la realitat si les nostres lleis continuen parlant amb les paraules i els prejudicis propis del passat. Avui fem una passa endavant, fem un pas de respecte, de dignitat i de justícia que esperem que es traslladi al terreny de la realitat.

Moltes gràcies.

El president

I l'últim proponent és el Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i, en el seu nom, té la paraula la diputada senyora Maria Pilar Castillejo Medina.

Maria Pilar Castillejo Medina

Bon dia, president. Diputats, diputades i les representants d'entitats que ens acompanyeu... Hi ha un moment que les famílies recorden perfectament, i és el dia que entenen que la discapacitat no serà l'únic repte que hauran d'afrontar, sinó que també hauran de conviure amb una societat que massa sovint continua veient abans les limitacions d'una persona i després, només després, veu la persona.

I quan parlem de capacitisme, que al final és d'això del que estem parlant, és fàcil pensar que ens referim a aquells prejudicis que algunes persones tenen envers les persones amb discapacitat, però crec que això és només la superfície. Crec que no estem parlant d'aquests prejudicis, no? El capacitisme és una manera de mirar el món. Parteix d'aquesta idea de que hi ha una manera normal de caminar, una manera normal de parlar, una manera normal d'aprendre, de relacionar-se, de recordar o de prendre decisions, i converteix aquesta manera de funcionar en la mesura amb què s'avaluen totes les altres maneres de fer.

I a partir d'aquí passa una cosa que a vegades sembla invisible, perquè no és que la societat exclogui deliberadament les persones amb discapacitat, però sí que s'organitza pensant només en aquelles persones que considera normals. Els edificis, l'escola –com està organitzada, com s'ensenya–, la feina, els tràmits, la manera de parlar també, el llenguatge, del que avui estem parlant, no?, fins i tot les expectatives sobre què significa ser autònom, les expectatives sobre què significa tenir una vida plena, tot està pensat des d'aquesta idea de la normalitat que es veu des de la majoria. I, per això, el problema no és només aquella discriminació més evident, sinó que qui s'allunya d'aquesta norma..., no?, el problema és això, que qui s'allunya de la norma és qui ha de fer l'esforç constant per adaptar-se a una societat que no està pensada per a ell.

I aquest és el canvi de perspectiva que incorpora la Convenció de les Nacions Unides sobre el dret de les persones amb discapacitat. No s'entén com una característica individual, o no s'hauria d'entendre com una característica individual, que és evident que existeix, que..., però passa a entendre's també com el resultat d'una relació entre la persona i un entorn que no està preparat per acollir aquesta diversitat humana, no? I això és evident que té conseqüències, perquè si el problema fos només de la persona, la resposta seria intentar corregir-la, compensar les seves limitacions, però si el problema és de l'entorn, que és el que hem vingut a dir, aleshores som la societat els que tenim l'obligació de canviar, de garantir l'accessibilitat, d'eliminar barreres, d'adaptar serveis, de reconèixer aquests drets. I és aquí on rau la importància del llenguatge, com han dit les companyes, no perquè aquestes paraules serveixin per transformar la realitat: les llistes d'espera, les manques de suport. El diputat de Junts hi feia referència. Les dificultats d'accés no desapareixeran amb aquesta llei, però les paraules d'aquesta llei sí que expliquen com una societat entén la realitat.

Per això, és una bona notícia que aquesta proposició de llei arribi avui al Ple amb un suport tan ampli dels grups parlamentaris. Crec que és important també agrair la feina de l'Isaac, que ha fet de relator, aquesta voluntat d'entesa que ha fet possible que es tramiti també per lectura única. Perquè en una matèria com aquesta és molt positiu que el Parlament sigui capaç de construir consensos al voltant d'aquesta idea de canvi de mirada que avui és àmpliament compartit.

I per això, no?, crec que..., volia dir dues idees finals. Aquesta modificació va més enllà d'una simple actualització terminològica, expressa una manera diferent d'entendre la discapacitat i la relació entre les persones i la societat. Per això pot ser una llei petita en l'abast, però significativa pel que representa. No canvia la vida de les persones –les llistes d'espera, la manca de suport, les dificultats d'accés–, continuaran exigint polítiques públiques molt més

ambiciosos, però les lleis també eduquen, també expliquen quina mirada adopten les institucions. I una administració que encara anomena les persones des de categories que estan superades, doncs, difícilment serà capaç de relacionar-se des de la igualtat que avui reclamem. Per tant, molt benvinguda aquesta llei.

I, per últim, recordo una imatge recurrent de quan la meva filla gran era més petita. A l'escola hi havia una nena que..., quan fèiem la fila per entrar a classe, hi havia una nena que sempre que es ficaven amb ella –es ficaven sovint amb ella– es treia la pròtesi de la cama i a qui li havia..., qui s'havia ficat amb ella, el perseguia, anava corrents a la pota coixa i el perseguia amb aquella cama fins que el trobava i li donava un cop de pota al cap, i acabava plorant el que l'havia insultat. Doncs jo crec que hem de defensar així a les persones amb discapacitat, a garrotades, si cal.

Gràcies.

El president

A continuació es poden posicionar la resta de grups parlamentaris. En primer terme, per fer-ho i en nom del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, té la paraula la diputada senyora María Elisa García Fuster.

María Elisa García Fuster

Gracias, señor presidente. Bien, se presenta hoy una proposición de ley que tiene como objeto actualizar la terminología empleada en la legislación autonómica catalana para referirse a las personas con discapacidad. Hasta ahí, bien. No obstante, desde VOX tenemos dos apreciaciones. La primera es que nos suscita dudas la necesidad de esta norma, de la utilización de conceptos jurídicos cuya definición no es suficientemente precisa ni se encuentra bien delimitada.

Hablamos de términos como «capacitismo», concepto que tiene un uso creciente en determinadas doctrinas ideológicas y en determinados organismos internacionales, pero que no presenta una definición legal clara y uniforme en todos los textos. Por ello, su incorporación genera confusión. ¿Qué conductas comprendidas bajo capacitismo responden a un ataque a las personas con discapacidad, atendiendo a que capacitismo se define como una forma de discriminación de las personas con algún tipo de discapacidad, pero que se asume que esta discriminación no siempre es intencional y suele estar profundamente arraigada en el lenguaje, la arquitectura y las estructuras sociales? ¿Sería capacitismo que yo en mi casa no disponga de un baño adaptado y por casualidades del destino mañana se presentase en mi casa un amigo en silla de ruedas? Podría ser. Según esta norma, sí. Lo mismo ocurre con el

término «discapacidad psicosocial» y otros términos que aparecen en este texto, no existe una delimitación conceptual.

Estas expresiones corresponden únicamente a una evolución de la terminología promovida por la ideología progresista y que tiene como claro objeto segregar, dividir y señalar. Y lo cierto es que, aparte de colectivizar mediante el lenguaje, en esta propuesta que presentan hoy no se aprecia ninguna mejora para la protección real de los derechos de las personas con discapacidad. Así que no entendemos la necesidad ni la urgencia de modificar únicamente la terminología de la ley, especialmente cuando un diputado de la CUP utiliza el término «retrasado» de forma completamente peyorativa (*aplaudiments*) para dirigirse a un diputado de VOX y en esta cámara nadie se escandaliza, no supone ningún tipo de sanción ni de amonestación. Es decir, que o son todos ustedes unos hipócritas o asumimos que para el presidente de la Mesa esa expresión fue metafórica.

Lo segundo es que no entendemos qué necesidad hay de perder el tiempo y de dilapidar el dinero de todos los catalanes cambiando terminologías, cuando ahí fuera hay miles de personas con discapacidad muriendo porque el Gobierno socialista, apoyado por todos ustedes, los ha abandonado en la más absoluta (*aplaudiments*) miseria y han pisoteado sus necesidades. (*Remor de veus.*) Solo de enero a mayo...

El president

Silenci, si us plau.

María Elisa García Fuster

...de este año, en cinco meses, han muerto en Cataluña 4.342 personas con algún tipo de discapacidad sin una ayuda que habrían solicitado. No existen leyes de dependencia ni de discapacidad que protejan a estas personas, ni las del Gobierno estatal socialista, ni las del Gobierno regional socialista, porque todas son mentira, todas son engaños a las personas vulnerables. La que obliga al Estado a financiar el cincuenta por ciento de la ley de dependencia es mentira; la de la compatibilidad entre la ley de dependencia y la ley ELA es mentira, y, si no, que se lo pregunten (*l'oradora mostra una imatge a la cambra*) a Raquel Ruiz Mas y a su hijo Jack, de nueve años, con ELA infantil, que ha tenido la desgracia de ser una de las víctimas de sus mentiras y de sus engaños (*aplaudiments*) –de sus engaños. Sola, abandonada y maltratada por la Administración pública, mientras tiene que ver cómo su hijo se apaga cada día. Una mujer que sigue sufriendo los copagos que los socialistas dijeron que iban a eliminar con la ley de dependencia, que sigue sufriendo la incompatibilidad de ayudas de dependientes grado III+ con la ley ELA que los socialistas prometieron quitar. Una familia

que intenta sobreviure amb una ajuda de poc més de 400 euros com a conseqüència d'un error de l'Administració pública de la conselleria de Drets Socials, ahogada per les deutes que ocasiona mantenir a su fill amb vida.

¡No tienen vergüenza! ¡No tienen escrúpulos! Todo lo que rodea al Partido Socialista es mentira y es corrupción, y todos los que apoyan aquí al Partido Socialista o en el Congreso de los Diputados al Partido Socialista son cómplices de esas mentiras y de esa corrupción. Todos ustedes son *(sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció)* responsables del sufrimiento de familias como la de Raquel y tantas otras que están sufriendo en Cataluña, como la de Raquel.

Y termino, señor presidente. Ni que decir que no daremos apoyo a ninguna de sus chapuzas ni pasatiempos con los que intentan justificar su sueldo en esta cámara. Y miren, no sé si el lenguaje es el vestido del pensamiento, como aseveran los socialistas, lo que sí sé es que gracias a los socialistas hay muchos dependientes que no tienen con qué vestirse.

Muchas gracias.

El president

Senyora diputada, ja que ha interpellat aquesta presidència, sempre que els retrets en els termes que vostè ha expressat són audibles per part de la presidència i de la Mesa, són automàticament reprovats si s'expressen en aquests termes.

Segon, fer desqualificacions generalitzades als altres sempre, hi insisteixo, no és la via més adequada per fer-nos respectar col·lectivament com a diputats i diputades.

En nom del Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la diputada senyora Sílvia Orriols Serra.

Sílvia Orriols Serra

Les persones amb discapacitat no han de ser definides per les seves limitacions, sinó reconegudes per les seves aptituds, pel seu talent i per la seva aportació a la societat. Per tant, considerem justa i necessària l'actualització terminològica de la legislació catalana vers les persones amb discapacitat i la seva adaptació als estàndards internacionals, especialment a la Convenció de les Nacions Unides.

Cal substituir i erradicar expressions obsoletes, ofensives o inadequades i adoptar un llenguatge respectuós que contribueixi a donar exemple a la societat. Cal que les institucions transmetin valors positius i posin la persona per davant de qualsevol circumstància que pugui afectar-la. Per això cal deixar enrere conceptes com «minusvàlid» o «disminuït», termes carregats de prejudicis i d'una concepció assistencialista ja superada. El respecte institucional

potser comença pel llenguatge, però essent honestos i francs, haurem d'admetre que en aquest cas concret no som davant un repte lingüístic, sinó davant un repte polític.

Més important que canviar les paraules és canviar la realitat quotidiana de les persones amb discapacitat, perquè la Convenció de les Nacions Unides no només parla del llenguatge, sinó que obliga els poders públics a sensibilitzar la societat, eliminar estereotips, combatre els prejudicis i garantir la plena participació i autonomia dels afectats. Aquesta llei és important perquè ens obliga a redefinir i rebatejar, però és insuficient perquè no facilita estudiar en igualtat de condicions, trobar feina, desplaçar-se sense entrebancs o accedir a un habitatge a les persones amb discapacitat, ni alleugereix tampoc la sensació d'abandonament que tenen els seus familiars.

Moltes famílies continuen assumint pràcticament en solitari una responsabilitat que hauria de ser compartida amb els poders públics. Pares, mares o germans fan quotidianament sacrificis personals per pal·liar les mancances del sistema. A dia d'avui encara hi ha persones que no poden accedir amb normalitat a edificis públics, famílies que esperen durant mesos o anys valoracions o recursos, infants que no disposen dels suports educatius que haurien de menester.

Hauríem, potser, d'encetar també amb coratge el debat sobre l'escola inclusiva, perquè és evident que els resultats obtinguts no s'adiuen amb les expectatives inicials. Moltes famílies, docents i altres professionals denuncien que la inclusió s'ha enquistat com a principi ideològic sense desenvolupar-se mai com a resposta adaptada i personificada a les necessitats reals de cada alumne. Integrar físicament un infant dins d'una aula ordinària no garanteix la inclusivitat; quan no hi ha els especialistes, els recursos o el suport suficients tothom en paga les conseqüències: l'afectat, que no rep l'atenció individualitzada, el professor, que es veu sobrepassat per la situació, i la resta d'alumnes, que veuen com s'estronca el ritme de l'aula. La veritable inclusió no consisteix en aplicar un model uniforme a tothom, sinó en oferir a cada infant l'entorn educatiu que més afavoreixi el seu desenvolupament i creixement personal, acadèmic i social. Hem de fugir dels dogmatismes i titulars fàcils i entendre que, en determinats casos, els centres d'educació especial continuen sent una eina imprescindible, que per això cal reforçar-los en comptes de posar-los en dubte o en quarantena.

La realitat diària de moltes persones amb discapacitat continua marcada per dificultats que cap modificació terminològica no pot resoldre. Per això cal continuar lluitant per erradicar barreres arquitectòniques, garantir informació i assessorament, facilitar la incorporació al món laboral i dotar d'autonomia els afectats. Perquè les persones amb discapacitat no són simples destinatàries de prestacions, sinó ciutadans de ple dret que han de poder decidir sobre la

seva pròpia vida. L'Administració ha de facilitar que puguin desenvolupar el seu projecte vital amb normalitat. Tenim el deure de legislar pensant en ells, però sobretot l'obligació de fer que les lleis que aprovem es dotin i es compleixin. No necessitem més declaracions de principis o titulars publicats a diaris oficials, necessitem ser efectius, accessibles i propers.

Votarem a favor d'aquesta proposta entenent-la com un punt de partida, no d'arribada, perquè el repte real no és reconduir el llenguatge de l'opinió pública, sinó construir una Catalunya on cap persona amb discapacitat vegi limitat el seu futur per manca de recursos, persistència de barreres administratives o inacció dels poders públics.

El president

Acabat el debat, cridem a votació.

(Pausa llarga.)

Senyores i senyors diputats, procedim a la votació de la proposta de tramitació, directament i en lectura única davant el Ple, de la proposició de llei d'actualització de la legislació amb relació als termes emprats per referir-se a les persones amb discapacitat. S'entén que els vots afirmatius són favorables a la tramitació en lectura única i els vots negatius en contra.

Comença la votació.

El resultat de la votació és el següent: 123 vots a favor, cap vot en contra i 11 abstencions.

Vist el resultat de la votació, aquesta proposició de llei es tramitarà en lectura única davant el Ple. Per a aquesta tramitació, la Mesa ha fixat un termini per a la presentació, tant de les esmenes a la totalitat com de les esmenes a l'articulat, que finirà el divendres 24 de juliol a les dotze del migdia.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el model de mobilitat sostenible, finançament i manteniment viari

302-00284/15

El vint-i-unè punt de l'ordre del dia és la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el model de mobilitat sostenible, finançament i manteniment viari. És presentada pel Grup Parlamentari Comuns i, per fer-ne l'exposició, té la paraula el diputat senyor Lluís Mijoler Martínez.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bon dia a totes i a tots. Consellera, gràcies també per ser present, sabent les circumstàncies que avui el sistema de rodalies està patint. Bé, parlem de l'AP-7. Cada

accident a l'AP-7 ens recorda que no estem davant d'un problema puntual, sinó que estem davant d'un problema d'un model de mobilitat que ha arribat al seu límit. Aquesta moció parteix d'una idea molt senzilla: no podem continuar normalitzant allò que és evitable, ni els accidents, ni les cues quilomètriques, ni la contaminació, ni la manca d'alternatives.

Parlem de vides, parlem de seguretat viària, parlem de la salut i el descans dels conductors professionals. Parlem de contaminació, de soroll, de municipis que suporten els costos d'una infraestructura estratègica per a tot el país. I parlem també de quin model de mobilitat i de logística volem per a Catalunya. Les dades oficials demostren que el problema continua plenament vigent. Després de l'alliberament dels peatges, els accidents amb víctimes a l'AP-7 van passar de 503 l'any 19 a 647 l'any 2022 i l'evolució posterior ens obliga a no abaixar la guàrdia. Després de baixar fins a sis víctimes mortals el 2024, el 2025 l'AP-7 en va registrar disset i es va convertir en la carretera amb més morts de Catalunya.

Aquestes dades ja eren conegudes fa anys. El problema és que les respostes aplicades fins ara han estat insuficients, parcials o limitades a determinades operacions especials. I és per això que presentem aquesta moció. I ho fem des d'una idea central: necessitem actuar immediatament sobre la seguretat, però necessitem també transformar estructuralment el model de mobilitat i de transport de mercaderies.

En primer lloc, proposem un pla de xoc per reduir la sinistralitat amb actuacions específiques sobre aquells trams més conflictius. Reclamem també més control sobre els vehicles pesants, sobre la velocitat, temps de conducció i descans, estat dels pneumàtics, ITVs, la càrrega, les mercaderies perilloses i les condicions de seguretat. I aquí cal situar bé les responsabilitats. La seguretat viària no pot recaure només sobre els conductors i conductores professionals, que sovint treballen sotmesos a terminis, pressions i condicions laborals molt exigents, també han de respondre les empreses carregadores, els operadors logístics i les companyies que organitzen els trajectes. La competitivitat no es pot construir sobre la precarietat laboral ni sobre la seguretat del conjunt de la ciutadania.

Proposem també limitar els avançaments de camions en els trams i les franges de més congestió, garantir que circulin pel carril dret i estudiar restriccions horàries i territorials pel trànsit pesant de llarg recorregut. No estem proposant res extravagant. El Servei Català de Trànsit ja aplica aquestes limitacions en operacions especials.

Plantegem també una gestió intel·ligent de l'autopista, millorar-la: la velocitat variable, la informació en temps real, els sistemes predictius, una millor senyalització i protocols més ràpids per retirar els vehicles accidentats o avariats. I plantegem, sobretot, obrir el debat sobre

el pagament per ús. I aquí també volem desfer una falsa dicotomia. No hem d'escollir entre recuperar els antics peatges de barrera, injustos i discriminatoris, o convertir l'AP-7 en una barra lliure per al trànsit pesant internacional. Ni peatges que castiguin la mobilitat quotidiana de la gent treballadora, ni gratuïtat absoluta per als grans operadors logístics que utilitzen Catalunya com a corredor de pas.

La nostra proposta és una vinyeta que protegeixi les persones que fan mobilitat obligada i que no disposen d'una alternativa real de transport públic; que contribueixi més qui més quilòmetres recorre, qui més tones transporta, qui més contamina i qui més desgasta la infraestructura, i que els recursos recaptats per aquesta vinyeta es destinin al manteniment de les carreteres o la seguretat viària, al transport públic, al ferrocarril, a les terminals intermodals i a compensar els municipis afectats.

Aquesta moció també diu una obvietat que fa massa anys que repetim sense convertir-la en realitat: no resoldrem el col·lapse de l'AP-7 afegint indefinidament més asfalt. La mobilitat induïda, cada ampliació, genera nova demanda i al cap d'un temps torna a quedar saturada. Hi pot haver actuacions puntuals justificades, sí, però cal transvasar transport de mercaderies cap al sistema ferroviari.

Necessitem completar el Corredor Mediterrani, els accessos ferroviaris als ports de Barcelona i Tarragona, els apartadors per a trens llargs, les connexions industrials i les terminals intermodals. També reclamem un pla de retorn territorial per als municipis afectats, i també el traspàs de l'AP-7 a la Generalitat, però amb totes les garanties, recursos i inversions necessàries per gestionar-les dignament.

I acabo. Aquesta moció no va contra ningú. No va contra els transportistes, no va contra les persones que necessiten el cotxe i no va, en cap cas, contra l'activitat econòmica. Va contra la resignació, contra la idea de que les retencions, els accidents, la contaminació i el soroll són un preu inevitable que hem de pagar. I va contra el model logístic que privatitza els beneficis, però socialitza els costos sobre els conductors, els municipis, el medi ambient i el conjunt de la ciutadania. Els demanem, diputats i diputades, el vot favorable perquè aquesta moció combina mesures immediates i transformacions estructurals.

Salut i bon treball.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputat. Ara té la paraula, per defensar les esmenes presentades, en primer lloc per part del Grup Parlamentari de la CUP - Defensem la Terra, el diputat Dani Cornellà Detrell.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bon dia, consellera, diputats, diputades, públic assistent. Bé, primer de tot començar per dir que a aquesta moció que ens presenten els Comuns, doncs, ho votarem tot a favor. Compartim tot el que es diu, vull dir que, més enllà de les esmenes, ho votarem tot a favor.

Tot i així, estem enfadats. I no estem enfadats amb els Comuns, sinó que estem enfadats amb el Govern, perquè avui novament tornem a estar aquí parlant de l'AP-7, o de..., és igual, o de vies d'alta capacitat, perquè no s'ha fet la feina. I tornem a estar-ne parlant avui aquí, perquè el que ha passat és que això és la crònica d'una mort anunciada.

Tots sabíem el que estava passant a l'AP-7 o a altres vies d'alta capacitat del país. No és re nou, ni d'ahir ni d'abans-d'ahir, i no s'ha fet absolutament re. I dic que estem enfadats, perquè en aquest Ple es va aprovar fa més d'un any una proposta presentada per la CUP –i es va aprovar per una majoria parlamentària–, on es demanava al Govern que demanés el traspàs de la titularitat de l'AP-7 i de l'AP-2, per estudiar la possibilitat d'implementar un sistema de pagament per utilització per a les empreses i els turismes no matriculats a Catalunya, per destinar la recaptació a la conservació d'aquestes vies i també per millorar la xarxa ferroviària. I ha passat més d'un any i que nosaltres sapiguem no s'ha fet res. I tornem a estar aquí debatent sobre la problemàtica real d'aquestes carreteres.

I això ens molesta profundament, perquè l'únic que sentim de la consellera és que vol ampliar l'AP-7 i, en un moment de crisi climàtica, d'augment de les temperatures, d'augment de les emissions de CO₂, doncs, que ens proposi com a alternativa ampliar l'AP-7, doncs no hi podem estar d'acord, i menys quan s'han aprovat mesures com aquestes i no s'ha fet absolutament res. Perquè, consellera, no ens cansarem de repetir-ho, és a dir, vostè té una conselleria de Mobilitat que no funciona. No s'està gestionant bé. I en lloc de buscar solucions per a la ciutadania, proposa ampliar l'AP-7.

I per què proposa ampliar l'AP-7? Doncs perquè la xarxa ferroviària de Catalunya està caient a trossos i, en lloc de buscar solucions, el que està passant és que la gent ja no confia amb el transport col·lectiu, se'n va altre cop amb el vehicle privat, més sumat a altres casuístiques, i les carreteres estan més plenes que mai, amb més accidentalitat que mai i, a més..., bé, i més de tot. És a dir, per arribar de Barcelona a Girona, el que trigues ara en cotxe, això jo no ho havia vist mai, en vehicle privat. Evidentment, amb tren tampoc. Arribes més tard ara que segurament fa trenta o quaranta anys.

I aquesta és la realitat d'aquesta conselleria, que, com que no funciona el tren, es col·lapsen també les vies i, per tant, hem de començar a buscar aquí solucions a tot, perquè no funciona absolutament res. I a nosaltres ens sap molt de greu que, novament, la consellera –aquest

Govern— no escolti el que aprova aquest Parlament de Catalunya i que un any després haguem de tornar a debatre mesures, que són molt bones, perquè no s'ha fet la feina i perquè aquesta crònica d'una mort anunciada, doncs sembla que alguns, els que governen, no la veien a venir, quan tothom, tothom en parlava.

Per tant, nosaltres, novament, el que pensem és que aquest Parlament, consellera, ja l'ha reprovat, perquè no funciona absolutament res. Fins i tot n'ha demanat el seu cessament. Ahir el president va dir que no hi hauran més canvis al Govern. Nosaltres creiem que ben aviat, en pocs dies, poques setmanes, hi haurà més canvis en aquest Govern i vostè en serà un, d'aquests canvis; segurament no per temes personals, sinó perquè se'n va de candidata a algun municipi que tots coneixem, però se n'anirà. I el llegat que quedarà aquí és que durant aquests dos anys no s'ha fet la feina a la conselleria de mobilitat, però no només a la de mobilitat, sinó que té un terç dels ajuntaments de Catalunya demanant-li que retiri el Plater, perquè s'ha fet malament i sense participació, i té un sistema de rodalies que no funciona per enlloc, un caos que no s'havia vist mai en aquest país, i, evidentment, l'habitatge continua sent un drama per al país.

Per tant, vostè marxarà en breu d'aquest Parlament i marxarà amb la trista herència que deixarà al pròxim que vingui, que és que la seva conselleria cau a trossos, que res funciona i que, tot i que els partits que estem a l'oposició anem proposant coses en aquest hemicicle i s'aproven, vostès no en fan ni cas. Aquesta és l'herència que ens deixarà.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputat. Ara és el torn del Grup Parlamentari del PSC i Units per Avançar, i té la paraula la diputada Neus Comes Pon.

Neus Comes Pon

Gràcies, vicepresidenta. Consellera, diputats, diputades... Una prèvia: senyor Cornellà, crec que no escau dir que no s'ha fet res. Potser no li agrada el que s'ha fet, potser lo que s'està fent, però aquest Govern està treballant. Li agradarà menys o li agradarà més, però no podem dir que no s'escau..., o sigui, no escau dir que no estem fent res.

Comencem. Voldria agrair, en primer lloc, al Grup Parlamentari dels Comuns, especialment al diputat Mijoler, la presentació d'aquesta moció, que de nou ens brinda l'oportunitat de debatre amb serenitat i rigor un tema urgent, perquè és urgent aquest tema, no?, la mobilitat a les vies d'alta capacitat, específicament a l'AP-7.

L'AP-7, columna vertebral del transport per carretera a Catalunya, s'enfronta avui a quatre límits crítics —vostè ho deia el dia de la interpel·lació—: la saturació de la seva capacitat,

l'esgotament de la paciència de la ciutadania, els riscos en seguretat viària i un model de mobilitat que ja no és sostenible.

La mobilitat no és només una qüestió de desplaçaments, sinó un eix fonamental per a l'equilibri territorial i la cohesió de tot el nostre país; és el motor que connecta l'economia, el territori i les persones –no oblidem les persones. I des d'aquesta visió global, el Govern vol que tota la xarxa i la concentració d'administracions..., hem d'abordar entre tots les solucions, avançar cap a una mobilitat eficient i sostenible, de baix impacte i de futur. I el Govern ho té clar, té clar el camí: prioritzar la millora de la xarxa viària allà on sigui necessari, potenciar el transport públic com a eix estratègic, impulsar el ferrocarril de mercaderies per reduir la dependència del transport per carretera. I dins del seu àmbit competencial, està donant resposta a les seves responsabilitats. Exigeix a l'Estat que faci el mateix i executi les obres que només ell pot fer.

Que la via sigui competència estatal i que el Govern català no pugui actuar directament no implica que estigui aturat. Hi ha mecanismes de cogestió i de governança. I s'està fent, de fet, la futura societat mercantil que permetrà a Catalunya participar en la planificació i execució de les inversions estatals. Hi ha un acord d'encomanda de gestió ampli per actuar en la xarxa viària de l'Estat a Catalunya.

I ja entrant més en detall en la moció, veiem que és una moció extensa, que fa referència a tots els límits crítics que hem comentat. És completa. Ens han acceptat algunes de les esmenes. Hi ha hagut voluntat i predisposició i fins i tot jo insistència. En d'altres no ha pogut ser; li agraeixo, però, la predisposició. En determinats punts, com li he comentat, la nostra esmena tenia com a objectiu modular i donar més precisió al sentit de la proposta per incorporar, creiem, al nostre parer, més perspectiva, com són els punts 5 i 17, que en lloc de «reducció del trànsit», nosaltres creiem que donava més amplitud de visió l'«augment de la seguretat», perquè implícitament ja està inclosa la reducció del trànsit aquí.

Referent al punt 14, entenem que no la podem acceptar. Ja s'estan redactant projectes en trams més congestionats.

I, pel que fa al punt 17, no s'estima convenient reduir el nombre de camions de llarg recorregut, ja que a dia d'avui no hi ha alternativa viable, no?, on poder-los fer anar. Això sí – i vostè crec que n'és coneixedor–, s'està treballant en el seguit d'indicadors que han de permetre el seguiment i resultat de les accions ja implementades encaminades al canvi modal de mercaderies de la carretera al ferroviari.

I, pel que fa al punt 10, compartim plenament que una possible solució..., un model basat en l'ús real de les vies, el model de vinyeta. De fet, el Govern està analitzant diverses opcions per a un possible sistema de tarifació i finançament de les vies d'alta capacitat, i aquesta anàlisi abasta diferents models.

Quant al punt 11, és oportú impulsar espais de diàleg, d'acord i acords amb totes les parts afectades: administracions, agents socials i econòmics, representants del transport, entitats municipalistes i fins i tot també representants del sector de l'automòbil. El propòsit és analitzar alternatives per a un sistema de pagament. La idea no és recuperar, com vostè deia, la lògica dels peatges, sinó plantejar un model segons l'ús que en faci cadascú.

Quant al punt 20, comentar que el Pineccat i l'estratègia ferroviària de Catalunya s'han de tenir en compte també quan es planteja la planificació climàtica, transició ecològica i pressupostos de carboni de Catalunya.

I, més enllà de la gestió immediata de l'AP-7, cal un ampli consens parlamentari, on tots estem interpel·lats, que estableixi com s'han d'afrontar el finançament i el manteniment de les vies d'alta capacitat, alhora que doni resposta a les necessitats del present, no?, el mentrestant que abans ha brotat en una interpel·lació anterior. El debat és sobretot de fons: definir un model de mobilitat accessible, eficient i coherent amb la realitat social i territorial del nostre país.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Per defensar les esmenes del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula el diputat senyor Albert Salvadó Fernàndez.

Albert Salvadó Fernàndez

Gràcies, president. Diputats, diputades... Bé, molt d'acord amb la intervenció del diputat Mijoler quant a la defensa de la moció. Ja el passat febrer Esquerra Republicana va interpel·lar la consellera de Territori i vam presentar una moció específica sobre el manteniment i la seguretat de la xarxa viària estatal. Ja aleshores denunciàvem una AP-7 col·lapsada, amb més trànsit, més camions, un ferm degradat, una sinistralitat absolutament inacceptable. Recordàvem que durant el 2025 l'AP-7 havia estat la via amb més víctimes mortals de la xarxa viària catalana, amb disset persones mortes. Per tant, agraïm al Grup Parlamentari dels Comuns que tornen a portar esta oportuna moció al Ple.

Compartim el plantejament de la moció: el pla de xoc contra la sinistralitat, el reforç dels controls sobre els vehicles pesants, la gestió intel·ligent del trànsit, un manteniment digne, la reducció del transport de mercaderies per carretera, el seu trasllat al ferrocarril i la reclamació de la gestió de l'AP7 per part de la Generalitat. Compartim les necessitats a curt i també compartim que cal planificar a llarg.

I volem agrair també la facilitat de la negociació i l'acceptació de les esmenes que hem presentat des d'Esquerra Republicana. Perquè el problema de fons és conegut: l'abandonament de les infraestructures catalanes per part del Govern espanyol, tant dels uns com dels altres; governe un o governe l'altre, a Catalunya sempre acabem esperant. L'any 2025 Catalunya només va rebre 1.321 milions d'euros, el 8,6 per cent de la inversió territorialitzada de l'Estat. Representem el dinou per cent del PIB, representem el disset per cent de la població, i rebem el 8,6 per cent d'inversió, menys de la meitat del que ens correspondria.

Ahir, a la sessió de control, se'n va parlar. El president de la Generalitat ho qualificava com un nivell d'inversió «insuficient» de l'Estat. No és insuficient, és una vergonya. El Govern de Catalunya no pot limitar-se a constatar el greuge. Li demanem que, com a govern del país, defensi Catalunya davant del Govern espanyol, encara que siguin del mateix partit.

I aquí vull destacar especialment una de les nostres esmenes. Exigim al ministeri que execute amb la màxima celeritat l'encomanda de gestió pactada amb Esquerra Republicana quan érem al Govern perquè sigui la Generalitat qui construïska els nous accessos a l'AP-7, a l'AP-2 i millori els enllaços existents. Si l'Estat no fa, com a mínim que mos deixi fer. No necessitem més anuncis ni més convenis guardats en un calaix; necessitem que allò acordat s'execute.

També hem proposat que el sistema de pagament per ús siga social, ambiental i finalista, que no penalitzi la mobilitat obligada de qui no té transport públic, que tingui en compte els quilòmetres, el tonatge i les emissions, i que el transport pesant de llarg recorregut i el trànsit internacional hi contribuïsqen especialment.

No vull acabar sense deixar clara la nostra posició sobre les ampliacions a l'AP-7. A Esquerra Republicana no compartim la construcció generalitzada d'un quart carril a l'AP-7. Ho hem dit reiteradament, més asfalt acaba generant més trànsit i al cap d'uns anys, un nou col·lapse, en línia amb la moció que plantegen els companys dels Comuns. Volem trens per al transport públic de persones, volem trens per a les mercaderies, volem terminals intermodals i accessos ferroviaris als ports. Volem un sistema de transport públic que tregui cotxes i

camions de les carreteres. No volem més asfalt per tornar-la a omplir. Volem que la utilització del vehicle privat siga una elecció, no siga una obligació.

I aquí ens hem d'anar posant les piles. Jo soc de l'Ebre, consellera. Tenim el pla director urbanístic del Catalunya Sud, estació de mercaderies... Per tant, cal accelerar-ho. Cal, des del nostre punt de vista, que els camions que venen en sentit nord i entren al Principat per l'Ebre puguin passar a ferrocarril i creuar el país via ferrocarril, i així també..., una eina més per alliberar l'AP-7. Evidentment, una cosa són les ampliacions generalitzades que hi feia referència de l'AP-7 i una altra és garantir la seguretat en trams on no hi ha cap alternativa. Per això sí que demanem que amb urgència es construïska el tercer carril de l'AP-7 a les Terres de l'Ebre, perquè una autopista amb només dos carrils per sentit queda completament bloquejada davant de qualsevol accident o qualsevol avaria. El projecte fa anys que es tramita, però les obres no es preveuen licitar abans del 2028. Això entenem que és inadmissible.

Votarem favorablement esta moció perquè compartim el diagnòstic i bona part de les solucions, però sobretot perquè Catalunya no pot continuar pagant amb congestió, contaminació, inseguretat i vides humanes la incapacitat inversora i gestora de l'Estat espanyol.

Gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari de Junts, té la paraula la diputada senyora Judith Toronjo Nofuentes.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies. Molt bon dia, president. Consellera, diputats, acabem el curs polític parlant d'infraestructures. Ho fem sis mesos després d'esclatar la crisi de rodalies i, avui, amb noves incidències en aquesta jornada. Però avui, específicament parlant de mobilitat, parlarem de carreteres. Parlarem de l'AP-7, perquè no cal normalitzar, no podem normalitzar ni aquestes cues quilomètriques ni aquestes cues permanents ni aquesta manca de seguretat que ens porta a aquest índex d'accidentalitat i de mortalitat tan creixent en el nostre país.

I ho fem precisament després d'haver sentit aquests dies el president Illa afirmar que potser ens vam equivocar quan alegrement tots demanàvem «fora els peatges». Doncs bé, avui no hi és, el president Illa, però sí que em dirigeixo a vostè, consellera, l'hi pot traslladar. Els catalans no som ximples, no ens vam equivocar; el que ens vam és cansar de pagar peatges

durant trenta anys mentre a la resta de l'Estat, amb els nostres impostos, es construïen autovies gratuïtes. Per tant, no ens vam equivocar reclamant la fi d'un greuge històric.

I el problema no va ser aixecar els peatges, sinó que el problema va ser aixecar les barreres sense que la ministra socialista acceptés alternatives. Una alternativa, per cert, pactada aleshores pel Govern de Puigdemont, pactada pel president Puigdemont, pactada pel conseller Rull, que acordava aquest model de vinyeta, i ho feia amb tots els actors claus del nostre país. Per tant, hi havia alternativa per a aquest manteniment, per a aquesta descongestió i, sobretot, per a aquesta inversió necessària a les nostres carreteres catalanes.

I aquest debat avui tampoc pot estar desvinculat de les dades que hem conegut aquesta darrera setmana, on Catalunya, com s'ha indicat, representa el dinou per cent del PIB de l'Estat, el 16,5 per cent de la població, i l'any 2025, en canvi, només un 8,6 per cent de la inversió executada. Per tant, Catalunya no demana privilegis; el que exigeix són les inversions que ens corresponen.

I, tornant al debat, tornant a la qüestió, avui els Comuns ens porten aquesta moció encertada sobre l'AP-7. No és un problema nou. De fet, des de la nostra formació també vam fer una interpel·lació amb una moció amb cinquanta mesures, amb planificació, amb inversions, amb alternatives necessàries, perquè el cert és que calen actuacions concretes rellevants a l'AP-7, també a l'A-2 i a la resta de la xarxa viària. I, sí, amb un tercer i un quart carrils en trams necessaris.

La seva moció, però, incorpora mesures que són útils, però ignora una part important del problema de fons. I és evident, hi insisteixo, que cal millorar en aquesta seguretat viària i que cal actuar en els punts amb més sinistralitat, però no fent-ho atacant, no fent-ho assenyalant la logística del país, no fent-ho a través d'aquest transport necessari i que no té, malauradament, solució. Sense un corredor mediterrani plenament operatiu, les mercaderies continuaran passant, evidentment, per l'AP-7, que travessa tot el país; sense unes rodalies fiables, molta gent continuarà recorrent a aquest vehicle privat i col·lapsant la xarxa viària, i sense un manteniment i aquesta ampliació dels trams més saturats, continuarem repetint aquest mateix debat any rere any.

Per això, les esmenes que presenta Junts per Catalunya van en tres línies molt clares. Primer de tot, complir amb els acords d'aquest Parlament des de Catalunya.

En segon lloc, decidir des de Catalunya. No calen més consorcis ni més empreses mixtes – ja hem vist l'infrafinançament que acumula Catalunya –, perquè el que cal és acabar amb aquesta dependència de Madrid gestionant els nostres propis recursos i fent-ho amb un

traspàs real, amb un traspàs integral de les carreteres de l'Estat a la Generalitat, i de l'AP-7, sí, però també de la resta de la xarxa viària.

I, en tercer lloc, amb una esmena molt clara: amb un model europeu de mobilitat, com deia a l'inici. I per això defensem la vinyeta, com existeix en molts altres països europeus. No és tornar als antics peatges, és un sistema estable de finançament per ús just. I abans de demanar un nou esforç als ciutadans hi ha una condició que és imprescindible, i és que els diners que paguem els catalans reverteixin en les nostres infraestructures.

I aquí ens sorprèn avui el debat, perquè s'entra en contradiccions. De fet, el Partit Socialistes, amb els Comuns i Esquerra Republicana, acaben de pactar uns pressupostos que no se'n parla, d'aquestes vies col·lapsades. De fet, l'any 2021 els Comuns rebutjaven aquest model i avui porten aquesta qüestió a debat. Però res menys important que els diputats socialistes, els dinou diputats socialistes a Madrid: voten també sistemàticament allà, al Congrés, en contra d'aquestes propostes i d'aquesta alternativa d'un pagament per ús.

Per tant, el que falta no són més estudis, el que falta és la voluntat política per complir. I per això avui no només estem parlant de l'AP-7, no només estem parlant de la mobilitat del país, sinó que estem parlant de dos models: el de les engrunes, el que deixa Catalunya amb només 162 milions d'euros d'inversió executada envers els 452 milions de Madrid, o l'alternativa que defensa Junts, amb els recursos que generem, amb els recursos invertits en les infraestructures catalanes, amb menys espoli, amb més inversió, amb menys dependència i amb més Catalunya.

El president

I, per defensar les esmenes presentades pel Grup Mixt, té la paraula la diputada senyora Sílvia Orriols Serra.

Sílvia Orriols Serra

Els Comuns volen més observatoris; nosaltres, menys tuteles. L'AP-7 no és un problema de senyalitzacions o controls, és un problema de sobirania. L'Estat espanyol pren males decisions, incompleix compromisos i desvia inversions per perjudicar-nos. Ha enretirat els peatges mecànics de damunt la nostra terra, sí, però els catalans continuem pagant-ne un d'invisible en morts i en embussos.

Pressions ciutadanes i polítiques van aconseguir alliberar Catalunya d'uns peatges injustos que suposaven un greuge comparatiu cap a la nostra nació respecte a comunitats autònomes espanyoles. L'1 de setembre del 2021 s'aixecaven definitivament les barreres de l'AP-7, l'AP-2, la C-32 i la C-33. Quatre-cents vint-i-cinc quilòmetres passaven a ser gratuïts. Sembla que

ningú va preveure, però, que la tan reivindicada gratuïtat derivaria en un creixement desmesurat del pas de vehicles. El trànsit de cotxes ha crescut en un cinquanta per cent i el de camions, en vora un setanta per cent.

La mateixa autopista, els mateixos carrils que s'havien dissenyat per abastir o donar servei a un país de 6 milions avui suporten la càrrega feixuga del seu relat proimmigracionista: més gent, més cotxes, més camions... I tot gràcies als partits d'esquerres, aquells que presumien de ser ecologistes, contraris al canvi climàtic o sostenibles, aquells que recomanaven als europeus no tenir més fills potenciant el perfil i el relat de les dones que no volien ser mares per poder decreixer i salvaguardar el medi ambient. Els mateixos partits d'esquerres que ara, de manera inversemblant i surrealista, aplaudeixen el creixement poblacional il·limitat via immigració, un creixement que impacta negativament sobre la nostra nació i els seus recursos naturals, disparant el grau de contaminació i amenaçant l'autosuficiència alimentària i energètica de Catalunya. Potser el Plater hagués set més digerible i menys agressiu si no haguéssim d'abastir energèticament els 2 milions i mig d'immigrants que vostès han importat per autocomplaença.

Tornant a les autopistes, els camions representen el vint-i-set per cent del trànsit total, però estan implicats en més de la meitat dels accidents greus que es produeixen a les nostres carreteres: seixanta-tres morts en només mig any. Seixanta-tres famílies que no necessiten les seves mocions, observatoris ni taules de treball, perquè res d'això que ens proposen avui els retornarà el pare, germà o fill que enyoren.

El que vostès demanen a la moció fa anys que ja s'aplica. El Servei Català de Trànsit ja hi té càmeres amb intel·ligència artificial, els Mossos ja fan controls de fatiga i descans amb tecnologia que llegeix el tacògraf a distància, ja són prohibits els avançaments de camions, i cap d'aquestes mesures han revertit el col·lapse. Saben què el revertiria? Construir dos carrils més per banda de dalt a baix del país. I podríem fer-ho si Espanya hagués invertit els 11.000 milions d'euros que va prometre entre el 2009 i el 2025 i que mai ningú no ha vist.

Amb aquests diners, avui l'AP-7 tindria dos carrils més de la Jonquera fins a Ulldecona i encara ens en sobrarien. Tindríem la B-40 acabada, la mateixa B-40 que fa seixanta anys que ens prometen i que en fa vint que, entre esllavissades i inauguracions ajornades, intenten desplegar. Tindríem l'A-2 desdoblada i un ferrocarril real de mercaderies. Avui el percentatge de mercaderies que circula amb tren a Catalunya és ridícul, un quatre per cent, enfront de la mitjana europea, que frega el vint per cent. Quaranta-nou mil milions d'euros, aquest és el deute real en infraestructures que l'Estat espanyol té envers Catalunya.

No votarem a favor de constituir més taules de treball, perquè el problema que tenen les nostres infraestructures no és tècnic, és colonial. Fins que no restituïm el nostre estat i comencem a reinvertir a Catalunya la riquesa que generem, la degradació està garantida. Sí que ens cal un peatge, sí, un de sol, just on acaben les nostres terres i comencen les de l'Estat que ens saqueja, humilia i ocupa il·legalment.

El president

Ara és el torn dels grups parlamentaris que no hi han presentat esmenes per tal que puguin fixar llur posició. En primer terme, per fer-ho, i en nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula el diputat senyor Pau Ferran Navarro.

Pau Ferran Navarro

Bé; gràcies, president. Consellera... Avui els senyors dels Comuns ens presenten una proposta tan llarga com l'AP-7, vint-i-un punts de moció. I, sense que serveixi de precedent, hem de reconèixer que inclou algunes propostes raonables sobre seguretat, sobre manteniment, sobre gestió dels accidents, control dels vehicles pesants o transport ferroviari de mercaderies. Per tant, podrem votar favorablement a força punts d'aquesta moció.

Però em permetran començar amb una pregunta, i és: on han estat vostès fins ara, senyors dels Comuns? Perquè els problemes de l'AP-7, malauradament, no van començar ahir. Es van agreujar, com ja s'ha dit, especialment a partir de l'any 2021, arran de l'aixecament dels peatges, quan hi va augmentar considerablement el trànsit, especialment el de vehicles pesants.

I, com sabem perfectament, l'AP-7 és una carretera de titularitat estatal. Per tant, el seu responsable és el ministre de Transports, el senyor Óscar Puente, un personatge que, per cert, no destaca per la seva finesa, per la seva prudència i el respecte als rivals polítics; un ministre que sembla que viu a Twitter, que insulta a tothom i és un clar exemple de la degradació de les institucions.

Però, tornant al tema, Sumar, l'espai polític del qual formen part els Comuns, també forma part del Govern d'Espanya. És a dir, si tant els preocupa l'AP-7, potser aquestes propostes no les haurien de portar només al Parlament de Catalunya, sinó presentar-les també al Consell de Ministres. Perquè és evident: tenim una via amb congestions constants, vehicles al voral de les carreteres durant setmanes, accidents, problemes en els accessos, uns dèficits evidents de manteniment i una presència creixent de camions que, quan hi ha qualsevol incidència, col·lapsen la via durant moltes hores. Per tant, sí, cal actuar-hi urgentment, però també cal assenyalar la responsabilitat política amb claredat. I vostès, senyors dels Comuns,

no poden venir aquí i comportar-se com si fossin una associació de veïns totalment aliena al Govern d'Espanya, perquè en formen part.

Ara bé, també m'agradaria dir-los una cosa, i és que: per què l'AP-7 sí i altres carreteres no? Mirin, a mi em fa l'efecte una cosa: que vostès volen l'AP-7 ben arreglada perquè és la carretera que vostès deuen fer servir els caps de setmana per anar de Barcelona a la platja, a l'Empordà, o per fer una escapada rural. (*Veus de fons.*) Sí, senyor Mijoler. Això sí, vostès, sempre que fan qualsevol escapada, segur que és sostenible, de proximitat i –segur que sí, eh?– amb petjada de carboni compensada, això segur (*alguns aplaudiments*). Això sí que ho fan, senyor Mijoler.

Però quan parlem de les carreteres que necessita la gent del territori, resulta que llavors no, són tot problemes: «no» a la variant d'Olot, «no» a la variant de Roda de Ter. Vostès saben què els hi proposen, a aquests veïns, en aquests casos? Pacificacions, carrils bici, i encara gràcies que no ens fan anar amb burro pels llocs. Tenen una visió una mica «cosmopaleta» de la mobilitat. És a dir, autopistes en perfecte estat per anar de cap de setmana, però els veïns del territori que s'espavilin.

Doncs mirin, nosaltres defensem una altra cosa: una AP-7 segura, una AP-7 ben mantinguda, però també les variants i infraestructures que necessiten els nostres municipis del territori. Perquè la mobilitat no és una activitat recreativa dels dissabtes o del cap de setmana; és per anar a treballar, és per portar els fills a l'escola, és per transportar mercaderies, accedir als serveis públics i evitar que milers de vehicles circulin a diari pel centre dels pobles.

Respecte a la vinyeta, la moció hi dedica dos punts que nosaltres no hi podrem donar suport. I els hi confesso que això del grup de treball per la vinyeta em preocupa, perquè aquí ja sabem tots com va la cosa: primer crearem el grup de treball per la vinyeta; després vindrà la taula per la vinyeta; més endavant, la taula pel pacte per la vinyeta; després constituïrem la comissió bilateral per l'impuls de la vinyeta, i posteriorment, això sí, celebrarem un dia històric amb una fotografia ben solemne amb la signatura del pacte nacional per la vinyeta. Tot això, després de quaranta reunions, set informes, tres processos participatius, 2 milions d'euros en estudis i, això sí, i com no podria ser d'una altra manera, amb algun socialista col·locat, això mai falla. I tot per arribar a una sola conclusió, i és que els ciutadans han de tornar a pagar. És a dir, una autèntica estafa, una autèntica presa de pèl.

Tampoc donarem suport al traspàs de l'AP-7. És a dir, la solució per a una infraestructura mal mantinguda no és canviar el logotip de l'administració responsable –en aquest cas,

evidentment, de socialista a socialista. La solució és exigir al ministeri que compleixi, que hi inverteixi i mantingui correctament una carretera que és seva.

Així doncs, votarem favorablement a les mesures útils de seguretat, manteniment i gestió, però, evidentment, votarem en contra de la vinyeta i del traspàs.

I sí que demanem una mica de coherència als Comuns: menys mocions contra el Govern del qual formen part i més exigència dins del Consell de Ministres. I, per al senyor Puente, una petició molt senzilla: menys tuits, menys insults, i dimissions.

Moltes gràcies.

El president

I, per fixar la posició del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, té la paraula el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Señora *consellera*, señores diputados, buenos días de nuevo. Bien, cuando leí la moción que hoy nos han presentado los Comunes sobre la carretera AP-7, he de reconocer que me sorprendí. No porque esta autopista no esté en un estado lamentable y necesite mejoras urgentes, sino porque esta crítica la hace un partido que forma parte del Gobierno de la nación, culpable de esta situación.

Los Comunes quieren hoy que nos fijemos en la incompetencia de su Gobierno. Pues muchas gracias. Muchas gracias. Ya sabíamos que el Gobierno de Pedro Sánchez está formado por una banda de incompetentes, pero está bien que ellos mismos se encarguen de recordárnoslo. Muchas gracias. (*Alguns aplaudiments.*)

Como han comentado otros diputados, si echamos un vistazo hacia atrás, el 1 de septiembre de 2021 finalizaba el contrato de concesión de esta autopista, por lo que pasaba a ser gestionada directamente por el Estado. Y pudimos comprobar la falta de previsión del Gobierno: se tardaron semanas en retirar las casetas de pago de los peajes y en comenzar a trabajar las nuevas empresas de mantenimiento. Tampoco se previó, es evidente, que gran parte del tráfico que evitaba esta autopista por su precio pasaría a utilizarla al ser gratuita. Y esto, como se ha dicho y se sabe, es especialmente grave con el fuerte incremento del tráfico de camiones.

Y, lamentablemente, hemos ido sabiendo que el ministro de Transportes, que tenía que haber previsto todo esto, el señor José Luis Ábalos, en vez de dedicar su tiempo a gestionar bien

su ministerio, se dedicaba a dar rienda suelta a sus bajos instintos. Y de aquellos polvos, estos lodos. *(Alguns aplaudiments.)*

Sobre sus propuestas, pues, tenemos diferencias importantes. Desde VOX nos oponemos a que vuelvan a imponer otra vez peajes en las carreteras catalanas, aunque ahora los llamen «viñetas» o no sé qué cosas se les ocurren, ¿no? Los españoles ya pagamos suficientes impuestos como para que tengamos que volver a pagar por utilizar unas carreteras que ya existen y que son de todos. Ahorren, ahorren en los miles de millones que despilfarran cada año en gasto político inútil y dediquen ese dinero al mantenimiento de nuestras carreteras, que las tienen en tan mal estado que llegan a ser incluso peligrosas para la circulación vial.

Y, como suele ser habitual en la izquierda –ya lo han dicho también otros diputados–, pues, no puede faltar la creación de nuevos grupos de trabajo, mesas de trabajo, planes diversos, que no sirven para nada más que para crear más burocracia, más chiringuitos inútiles y, lo más importante, para retrasar la solución de los problemas.

También los comunistas catalanes han comprado las tesis separatistas, y nos proponen traspasar a la Generalitat el tramo de esta autopista que transcurre por Cataluña, a lo que VOX se opone frontalmente.

Por último, me referiré a sus propuestas de restricciones de tráfico en esta autopista. Nos puede parecer interesante, ¿eh?, pero he de informarles de que esto ya existe; esto ya existe y, además, se hace cada año. En la resolución del 6 de febrero de este año del director del Servei Català de Trànsit, ya se establecen las restricciones para este año 2026. En sus veinte páginas se establecen cientos de restricciones al tráfico, y muchas de ellas respecto a la AP-7. Si ustedes consideran que deben ponerse más, pues, lo que han de hacer es hablar con el Gobierno de la Generalitat, que es con el que tienen tan buena relación, y convencer a los técnicos del Servei Català de Trànsit.

Desde VOX lo único que pedimos es que se confíe en los profesionales y que, si se imponen nuevas restricciones, estas obedezcan exclusivamente a criterios técnicos, y no ideológicos.

Muchas gracias.

El president

I, finalment, per pronunciar-se sobre les esmenes, té la paraula el diputat senyor Lluís Mijoler Martínez.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I, abans d'anar a les esmenes, començo pel folklore i pels ultres i *hooligans* de l'extrema dreta catalana i espanyola. En fi, ells viuen en una rotonda, no?, que sempre... –al senyor Bello l'hi he dit més d'una vegada–, volen fer de Catalunya una rotonda. I els seus temes sempre són els mateixos, eh? (*algú pica de mans*), és igual, parlin del que parlin: parlen de l'AP-7?, culpa de la immigració; parlem de finançament o de traspàs de la titularitat de les vies?, doncs això té a veure amb els observatoris de no sé què. Bé, en fi. Gràcies, eh?, per les aportacions. I, en qualsevol cas, bé, tindran l'oportunitat de votar allò que considerin.

També al senyor Ferran. Crec que queda clar... Agraïxo, eh?, que donin suport a part dels punts. Queda clar que la solució és el traspàs, no? Això de formar part d'un govern quan tu no tens tampoc... Des de cultura o des d'assumptes socials, doncs, evidentment, no podem fer res respecte del manteniment de l'AP-7; el que fem precisament és això, demanar-ne el traspàs perquè es pugui gestionar des de Catalunya.

A la CUP. Agraïm les esmenes que ens han proposat. No és que no hi estiguem d'acord, sinó que crèiem que treien el focus d'allò que nosaltres volíem concretar més respecte de l'AP-7, però en el fons estem d'acord amb la proposta.

Amb el PSC, amb la diputada Comes, hem acceptat aquelles esmenes que realment crèiem que reforçaven el compromís del Govern i, per tant, les agraïm. En aquelles que crèiem que potser dilataven i parlaven més d'estudiar que no pas de fer, doncs, hem pensat que no calia.... Però, en general, hem acceptat aquelles que milloren la moció, com les d'Esquerra Republicana, que, evidentment, venen a reforçar aquells punts en els que coincidim, sobretot el que té a veure amb la qüestió del Corredor Mediterrani.

I només dir-li a Junts que tampoc les hem pogut acceptar, perquè crèiem que feia un relat diferent de la pròpia moció i dels propis punts que contenia la moció. I dir-li que, respecte de la seva intervenció, jo crec que no ho ha vist, però els punts 15 al 20 –bé, sí que ho ha vist, però ho remarco– parlen precisament de les mercaderies, del transport ferroviari de mercaderies, parlen de l'impuls del corredor del Mediterrani, i que sens dubte ens posarem d'acord en aquest tipus de propostes.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Acabat el debat, els faig avinent que la votació d'aquesta moció es farà aquest matí, un cop substanciat el punt vint-i-tresè de l'ordre del dia.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la política turística

302-00285/15

El vint-i-dosè punt de l'ordre del dia és la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la política turística. És presentada pel Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i per fer-ne l'exposició té la paraula la diputada senyora Laure Vega.

Laura Fernández Vega

Bon dia. Mirin, en aquest país tenim criatures que estan aprenent abans què és la desigualtat que a dividir, perquè ho estan aprenent a la cuina de casa, quan aquests dies expliquen que el Marc ha dit que va a Eurodisney i que ha preguntat on van ells de vacances, i que..., «no es pot, petit», que «aquest any tampoc», que «ja veurem el que ve, “carinyo”».

I no estic parlant de luxes. No parlo de creuers ni de *resorts*; parlo d'uns dies fora, parlo de conèixer el Delta o de conèixer el Pirineu, parlo de conèixer el país que els treballadors sostenen cada dia. Aquesta és la perversió del model turístic que tenim en aquest país, on hi ha qui treballa i no hi arriba, on es poden fer deu hores treballant dempeus i no poder fer vacances; el cambrer que serveix sopars cada nit, però que als seus amics els hi ha de dir que passa més tard a fer una copa perquè no pot pagar-se el sopar; la dependent que està venent postals d'una ciutat on ella ja no pot pagar el lloguer i que arriba el setembre i hi arriba amb l'esquena rebentada i sense haver sortit del barri.

Això és el que no surt quan vostès parlen de rècords turístics. No surt la criatura que amb un any ja ha deixat de preguntar, que empassa saliva i comença a entendre quin serà el seu lloc al món. Perquè als seus informes mai no surt la gent que matina, neteja, serveix i carrega, i per ells és pels que presentem aquesta moció. Perquè la pregunta real és: qui té dret de gaudir d'aquest país? Només qui el visita? Només qui especula? O també la gent que el sosté cada dia?

Perquè nosaltres odiam, sí, però no odiam el turisme: odiam només haver d'escollir entre ser els figurants d'un decorat o ser el seu servei. No odiam les vacances; odiam que la gent que serveix les vacances dels altres no en pugui fer. El que ha passat en aquest país és que entre diferents governs han muntat la seva festa privada amb el país sencer. Nosaltres hi posem la casa, hi posem el transport, les hores, l'esquena, els diumenges, els somriures i la paciència, sobretot sobretot la paciència. Però qui paga la factura? Nosaltres. Qui ha de marxar del barri? Nosaltres. I qui es queda els beneficis? Els de sempre.

Per això aquesta moció vol fer tres coses molt simples: passar la factura, acabar amb la barra lliure i recuperar les claus. La primera, passar la factura real del turisme, perquè durant massa temps només ens han ensenyat la caixa dels amos. Ens han dit què ingressa el turisme, però

no què costa. Amb una mà ensenyen rècords de visites, però amb l'altra lo que es va amagant és com van pujant els lloguers. Per això volem veure la factura sencera. Són estudis; n'han fet tres mil, aquest Govern i els anteriors governs. Per què no saber el cost del turisme? Perquè no es tracta d'economia, això és un espoli amb fulletó turístic.

Segon, tancar la barra lliure. Tancar la barra lliure als pisos turístics, als hotels i a les subvencions. «Tancar la barra lliure» vol dir frenar establiments pensats només per a turistes. Vol dir protegir el forn, la peixateria, el mercat, la llibreria, el comerç que sí que ens serveix per viure. Vol dir no pagar els anuncis d'empreses turístiques internacionals mentre els catalans no poden fer vacances, no posar els impostos de la gent treballadora per anunciar un país on ja pràcticament no hi podem viure.

I la tercera cosa és tornar les claus: tornar les claus dels barris als veïns, de les cases i dels comerços. I això vol dir no renovar llicències de pisos turístics. Això vol dir defensar també els drets lingüístics, perquè un model que fa desaparèixer el català del carrer no és cosmopolita, és un país convertit en decorat.

I parlarem també de calor, perquè la calor no és una temperatura, perquè hi ha qui pot tancar la finestra, encendre l'aire condicionat i passar l'agost a la fresca i qui viu en un pis antic, mal aïllat, en un barri dens, amb poca ombra, sense diners per a aire condicionat o amb por a la factura de la llum. Morir de calor no és un accident. Ho explica l'informe d'Ildra amb una claredat brutal: l'estiu del 2022 es van estimar 1.772 morts atribuïbles a la calor a Catalunya; d'aquestes, 1.327 només a la província de Barcelona. I el perfil de risc es repeteix: salaris baixos i codis postals. I això no és meteorologia, això és falta de política, perquè el sol no cau igual per a tothom i l'ombra tampoc: l'Hospitalet té 4,2 metres quadrats de verd urbà per habitant; el Raval, encara menys; Santa Coloma, 5,3. La mitjana provincial de Barcelona són 28,5. És a dir, allà on fa més falta la fresca és on menys n'hi ha.

Per això quan parlem de turisme i calor no parlem de comoditat, parlem de malviure. Per això proposem reforçar la inspecció laboral en els sectors més exposats a les altes temperatures, garantir l'accés gratuït a piscines municipals, establir que en situacions d'emergència les piscines dels hotels també compleixin una funció social i refrigerar les cases, perquè si el turisme rep recursos públics i utilitza els nostres serveis també ha de respondre quan la gent necessita protegir-se. No pot ser que en onada de calor hi hagi piscines per a turistes mentre hi ha criatures sense un lloc on refrescar-se. No pot ser que la nit sigui un infern per als treballadors i una experiència prèmium als hotels.

I avís a navegants –i acabaré–, perquè ho repetiran 300 milions de vegades: a nosaltres no ens diguin «turismofòbics». «Turismofòbia» és un model que deixa un terç dels treballadors sense vacances i obliga la majoria a comptar cada euro. Nosaltres ho tenim molt clar: defensem un turisme popular, que un nen de Cornellà conegui la Seu d'Urgell, que una família de Reus conegui la Costa Brava sense deixar-s'hi mig sou.

I això és molt senzill. Perquè, conseller, no sé si li han explicat què és el logo del partit on està ara, però quan parlaven del pa i les roses..., volia dir el pa, volia dir el sostre, però també les roses. I, per tant, en aquest país hem de poder lluitar per tenir cases on viure, per una alimentació que no sigui un luxe i per tenir dret al descans.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. Hi ha dos grups parlamentaris que hi han presentat esmenes. I, en primer terme, per defensar-les, en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula la senyora Laia Cañiguerol i Olivé.

Laia Cañiguerol Olivé

Moltes gràcies, president. A Esquerra coincidim en gran part de la diagnosi que va fer la CUP a la seva interpel·lació, i per això en molts punts hi votarem a favor. I, a més a més, també hem presentat set esmenes per poder arribar a més punts d'acord, i també agraïm, doncs, la bona voluntat d'entesa per part de la diputada. Tot i així, també és cert que, quan passem a concretar propostes, sí que hi ha qüestions que plantegem de diferent manera. La diferència no és tant sobre els problemes que identifiquem, sinó sobre la manera en que creiem que cal abordar-los, i per això en algun punt també ens hi abstindrem o hi votarem en contra.

Compartim problemes o problemàtiques que cal afrontar: la pressió sobre l'habitatge, la massificació en determinats municipis, la precarietat laboral que encara pateixen masses treballadors del sector o la desaparició progressiva del comerç de proximitat en alguns barris o centres històrics. Per això coincidim en propostes com la necessitat de disposar del màxim de xifres, del màxim de plans específics per poder definir millor l'estratègia i governar el turisme.

Coincidim també en que els habitatges d'ús turístic tenen un impacte sobre l'habitatge, i per això també a Esquerra hem apostat per regular-los, per limitar-los, i que cal apostar per un parc públic d'habitatge. També cal perseguir aquells que es salten les lleis sobre l'habitatge i que vulneren els drets dels llogaters i les llogateres. I hem esmenat en el sentit de tenir en compte el paper dels ajuntaments i de respectar les seves competències.

En altres àmbits que també hi coincidim: en millorar les condicions laborals de les persones que treballen en el sector, en avançar cap a la desestacionalització perquè la gent pugui treballar tot l'any i puguem reduir la xifra de contractes de fixos discontinus que tenim en el nostre país, per reforçar la formació i per dignificar les professions vinculades al turisme. El turisme només serà sostenible si les persones que hi treballen..., si les feines vinculades a aquest sector també ho són, són dignes, permeten poder desenvolupar un projecte de vida amb dignitat.

També coincidim en una qüestió tan important com evitar la substitució del comerç de proximitat per part de botigues de *souvenirs*. Hem d'evitar la proliferació d'aquest tipus d'establiments. A Esquerra volem que l'activitat turística reforci el comerç de proximitat i el sector primari. Els visitants..., hem d'aprofitar perquè consumeixin productes locals, aprofitar perquè coneguin els nostres productors, els nostres mercats, la nostra gastronomia. No volem veure com els centres dels pobles acaben convertits en una successió de botigues de *souvenirs*.

I, en aquest sentit, també considerem imprescindible una aposta ferma per la nostra identitat i la nostra llengua. Defensem que els professionals del sector coneguin el català. I també volem que els visitants entenguin que no han arribat a una destinació qualsevol, arriben a Catalunya, una nació amb una llengua, una cultura i una identitat pròpies. El turisme ha de reforçar la identitat de país, no diluir-la, i hem d'utilitzar el turisme també per donar-nos a conèixer com a país.

Una de les diferències que sí que tenim i que enfoquem diferent és, per exemple, el cas de les infraestructures. Nosaltres, Esquerra, defensem que les noves infraestructures estiguin al servei del país i dels catalans i les catalanes, i votarem en contra, per exemple, al cas de l'estació del tren d'alta velocitat a l'aeroport de Girona, perquè com a gironina també els puc assegurar que és una infraestructura que també és molt important per als gironins i gironines, i no només serà per al turisme.

A Esquerra apostem per governar el turisme. «Governar» vol dir definir una estratègia. Ho hem dit en més d'una ocasió en aquest faristol, volem que els catalans puguin continuar vivint en els seus pobles i ciutats, que la gent hi pugui treballar, hi pugui viure, hi pugui desenvolupar el seu projecte de vida. No volem pobles a ciutat, volem pobles vius. I per això plantejem que cal transformar el turisme perquè generi prosperitat sense posar en risc el dret dels catalans a viure al seu país. El turisme ha d'estar al servei del país.

Moltes gràcies.

El president

I, per defensar les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula la diputada senyora Natàlia Fabian Corbacho.

Natàlia Fabian Corbacho

Gràcies, president. Vull començar agraint al Grup Parlamentari de la CUP aquesta moció, i molt especialment..., a la diputada Laure Vega per la seva excel·lent disposició al diàleg i a l'entesa al llarg de tot el procés de negociació. El sector turístic a Catalunya és un tema de país, i crec que la capacitat de seure, parlar i trobar denominadors comuns enriqueix de manera notable la nostra tasca parlamentària.

Des del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar afrontem aquest debat amb una convicció ferma i profunda: el turisme no és un enemic que hem de combatre, sinó un dels motors econòmics, socials i culturals més rellevants de Catalunya. Genera riquesa, crea ocupació estable, vertebrava el territori i projecta el nostre país al món amb prestigi i amb excel·lència. Però som els primers a defensar que el model no pot ser estàtic, ha d'evolucionar cap a la sostenibilitat, l'equilibri territorial i la qualitat per damunt del simple volum.

Al llarg de la tramitació d'aquesta moció, des del nostre grup hem tingut la posició constructiva, rigorosa i útil. Hem vingut a aportar solucions reals i viables, i és de justícia destacar que fruit d'aquest treball exigent hem presentat un conjunt d'esmenes que han estat –totes– acceptades. Aquests acords finals es reflecteixen de manera molt clara en el text definitiu.

En primer lloc, en matèria d'habitatge, hem consolidat una via de col·laboració directa amb els ens locals per facilitar la incorporació d'habitatges assequibles al parc públic mitjançant mecanismes de captació, evitant automatismes i avaluant amb rigor l'impacte de la normativa recent. Com bé saben, en paral·lel el Govern de la Generalitat ja està desplegant una acció decidida per ampliar l'estoc públic exercint el tanteig i retracte, reforçant la inversió a l'Incasòl i aplicant el Decret 3/2023, sobre l'habitatge d'ús turístic.

Pel que fa a la protecció del teixit econòmic local i del comerç de proximitat, hem avalat la necessitat de preservar l'activitat quotidiana als nostres barris, combinant l'equilibri urbà amb el suport tècnic i jurídic dels ajuntaments.

Així mateix, en l'àmbit laboral, de drets dels treballadors, hem reforçat el paper de la Inspecció de Treball de Catalunya per garantir campanyes informatives rigoroses sobre drets laborals, així com l'aposta ferma per integrar els protocols de prevenció davant d'episodis d'altres

temperatures, de canvi climàtic, com estem vivint, alineats amb l'Escacc 30 i els plans de protecció civil en sectors d'especial exposició.

També hem valorat positivament la incorporació de criteris de consens en matèria de promoció lingüística i drets laborals, apostant per la formació i el foment continuat en l'entorn de treball de la mà del diàleg social i assegurant que qualsevol mesura reguladora, com la referida a l'ús de la refrigeració en situacions d'emergència, respongui a criteris d'eficiència energètica, prioritat social i coordinació territorial.

Senyores i senyors diputats, governar és triar i legislar exigeix responsabilitat. Per això hem rebutjat aquelles propostes que plantejaven mesures d'intervenció desproporcionades, com el tancament d'infraestructures estratègiques o canvis normatius de dubtosa viabilitat jurídica que haurien compromès la competitivitat del nostre país, però allà on hem pogut sumar per construir un model turístic més sostenible, equilibrat i respectuós amb la ciutadania, hi hem estat.

El Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar continuarem sent el grup del diàleg útil i del progrés segur per a Catalunya.

Moltes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputada. A continuació, per fixar la seva posició, té la paraula, en primer lloc, per part del Grup Parlamentari de Junts, la diputada Maite Selva i Huertas.

Maite Selva i Huertas

Gràcies, vicepresidenta. Per definir el nostre posicionament sobre aquesta moció que ens presenta avui la CUP, vull ser tan clara com contundent des del primer moment: la nostra posició és un no a molts dels punts de la moció i també diferents abstencions a altres punts. El que sí que diem i tenim clar és un no ferm a un model que confon governar amb prohibir i que pretén abordar la complexitat del sector des del dogma del decreixement.

Senyors, Junts per Catalunya no ignora els reptes del sector, en absolut. Sabem perfectament que la gestió de l'allotjament, el suport a l'habitatge, la pressió sobre els serveis públics o la preservació del nostre entorn natural són debats d'una rellevància cabdal, però hi ha una diferència irrenunciable entre governar amb lideratge i actuar des del dogmatisme del decreixement. La moció de la CUP no proposa millorar el turisme, proposa a la pràctica desmuntar un dels motors econòmics principals de Catalunya, dinamitar la seguretat jurídica i condemnar el nostre país a la pèrdua de competitivitat i de rellevància internacional.

El primer pilar sobre el qual discrepem radicalment és el de la connectivitat i les seves infraestructures. Vostès ens demanen aturar projectes clau fregant-se les mans davant el tancament de terminals portuàries o bloquejar les opcions de creixement de l'aeroport del Prat i de l'estació del TAV a l'aeroport de Girona. Preguntem-nos sincerament, senyors de la CUP: quin país volen construir? Un país desconnectat del món? Un país que renuncia a la centralitat internacional per por al debat i a la modernització?

Des de Junts per Catalunya defensem una Catalunya oberta, amb infraestructures modernes, sostenibles i eficients que ens connectin amb els principals nodes globals. Bloquejar la nostra capacitat d'atreure inversió, talent i visitants de qualitat no resol cap dels problemes de la ciutadania; al contrari, només ens fa més febles com a nació i ens resta recursos públics essencials per finançar la sanitat, l'educació, la dependència o el benestar social.

El segon pilar és el repte per l'economia real, els comerciants i la seguretat jurídica. Aquesta moció planteja moratòries generals i desconstrucció d'activitats, el control de preus en els lloguers comercials i la intervenció de l'Estat en la decisió de quan, com o on un negoci pot obrir o tancar les seves portes. Arribem al punt de pretendre obligar establiments privats a cedir instal·lacions en situacions d'emergència, com si la propietat i la seguretat jurídica fossin conceptes opcionals o prescindibles. Aquestes mesures no protegeixen els veïns i veïnes, el que fan és castigar directament la iniciativa privada, la xarxa de petits comerciants, els restauradors, el teixit familiar i l'autònom que es guanya la vida amb el seu esforç diari. La solució a la pressió residencial o turística no és la confiscació ni la hiperregulació ni la burocràcia asfixiant; la solució passa per generar més oportunitats, més habitatge accessible, i per una gestió municipal intel·ligent, rigorosa i flexible.

I, pel que fa als drets laborals i a la nostra llengua, aquí és on la CUP intenta disfressar de consens el que sovint són només més capes de burocràcia i intervencionisme. Per descomptat que volem treballadors protegits, condicions dignes i la màxima contundència de la Inspecció de Treball davant de qualsevol abús laboral, però per aconseguir-ho no cal inventar xarxes paral·leles d'assessorament ni noves estructures públiques, sinó dotar d'eines reals l'Administració existent i treballar en concertació amb els agents socials.

I, pel que fa al català, la nostra posició és inflexible: la llengua catalana ha de ser la llengua vehicular de treball i d'atenció en tot el sector de serveis. Ara bé, la millor manera de protegir i promocionar la nostra llengua és acompanyant el sector productiu, finançant i facilitant la formació en les petites i mitjanes empreses i creant incentius de qualitat, no pas ofegant el teixit econòmic amb amenaces sancionadores ni noves traves burocràtiques que acabin desincentivant l'activitat.

Senyors i senyores diputats, Catalunya necessita política de vol alt, no receptes ideològiques del passat. No es pot gestionar un país des del prejudici sistemàtic cap a qui crea riquesa ni des de la voluntat de tancar-nos en nosaltres mateixos. A Junts per Catalunya defensem la sostenibilitat ambiental, el respecte pel territori, la protecció del treball digne i la plenitud de la nostra llengua, però ho fem des del pragmatisme, des del rigor econòmic, des de la col·laboració publicoprivada i des d'un compromís irrenunciable amb la prosperitat i el futur de Catalunya.

Moltes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputada. Ara és el torn del Partit Popular de Catalunya, i té la paraula el diputat Cristian Escribano Ramírez.

Cristian Escribano Ramírez

Gràcies, vicepresidenta. Bien, hay mociones que buscan mejorar un sector estratégico y la prosperidad de Cataluña, y luego están las mociones de la CUP. Porque esto no es una moción para mejorar un modelo, esto es un plan de decrecimiento económico. Es un plan para hacer Cataluña más pequeña, más pobre, con menos inversión, con menos empleo y con menos oportunidades para aquellos trabajadores que luego se llenan la boca diciendo que protegen, pero solo de boquilla.

Basta con leer la moción para entender el objetivo real, que es el de siempre: menos empresas, menos actividad económica y menos empleo. Presentan esta moción como si fuera el turismo el enemigo de Cataluña, y no, el enemigo de Cataluña son las malas políticas públicas, esas que ustedes han ayudado a que prosperen. El turismo no ha generado el problema de la vivienda, el turismo no ha provocado décadas de falta de inversión en infraestructuras, no ha hecho desaparecer nuestra industria ni ha generado la inseguridad en los barrios. Ustedes confunden deliberadamente las consecuencias de una nefasta gestión política con la existencia de un sector económico que genera riqueza.

¿Saben qué visitantes son aquellos que no queremos nosotros? Los que vienen a este país de forma ilegal y para no largarse. Esos que no llegan en un avión con la voluntad de disfrutar de unos días en nuestro país y generar riqueza y dejar dinero en nuestra hostelería y en nuestros comercios, sino esos que vienen aquí para no volverse y para aprovecharse de los servicios públicos a los que contribuyen esos que madrugan y aportan. No queremos turistas que utilicen el viaje sanitario fraudulento ni la presión a un estado de bienestar que se cae a trozos ni la inmigración ilegal que genera una carga económica multimillonaria y que satura

nuestra sanidad, nuestra educación, nuestras prestaciones sociales, la vivienda pública, mientras las listas de espera para los catalanes no paran de crecer. Con su política de fronteras abiertas, son el mayor enemigo para la prosperidad y para el estado del bienestar.

Porque es pura hipocresía: puerta cerrada para aquellos que vienen a visitarnos unas semanas y a gastar en nuestras calles, pero fronteras abiertas para aquellos que vienen a colapsar la sanidad, nuestras ayudas públicas, y a generar en nuestros barrios inseguridad y delincuencia. (*Alguns aplaudiments.*) La CUP defiende que asimilemos de forma masiva y sin reparo económico, que pagan los catalanes, a gente que acumula el cuarenta y dos por ciento de los hurtos en Cataluña. Turistas tomando un vermut en Barcelona, no, eso es el apocalipsis, pero una Barcelona llena de esos que los Mossos d'Esquadra dicen que cometen el noventa y un por ciento de los hurtos, eso sí, esa es una Barcelona chula y multicultural.

Usted aquí ha dicho que nosotros ponemos el cuerpo y ponemos la pasta. «Queremos ver las facturas», ha dicho; «queremos parar la barra libre», «queremos las llaves de nuestros barrios.» Nosotros también: queremos ver las facturas de la inmigración masiva y descontrolada y de las consecuencias que ha tenido su política de puertas abiertas.

Y es que no llegan a entender que que se opongan... Y puedo llegar a entender, ¿eh?, que se opongan a la ampliación del aeropuerto; supongo que deben querer reservar ese dinero para ampliar las cárceles, ya que en los últimos tres años ha aumentado un doce por ciento el número de reclusos, más de la mitad de ellos extranjeros, cuando solo suponen el dieciocho por ciento de la población. Y es que el turismo, señora Vega, representa casi el quince por ciento del producto interior bruto y seguimos siendo la primera comunidad autónoma en llegada de visitantes internacionales y en gasto recibido.

¿De verdad creen que destruir a un sector que aporta el quince por ciento de nuestra economía hará más fuerte a Cataluña? Lo que obvian es que detrás de ese porcentaje hay personas: miles de camareros, recepcionistas, cocineros, taxistas, comerciantes, guías, transportistas, personal de limpieza, productores agroalimentarios, proveedores y autónomos, familias enteras que viven directa o indirectamente de esta actividad. Pero la CUP los ve como números en su cruzada por hacer de Cataluña su comuna «perrofláutica». (*Remor de veus.*) Es muy fácil jugar a hacer la revolución con dinero público. (*Persisteix la remor de veus.*) También exigen cerrar... Presidenta...

La vicepresidenta primera

Diputada, si us plau (*adreçant-se a Laura Fernández Vega*)... Diputada, si us plau, no es pot interrompre. (*Remor de veus.*) Diputada, si us plau, no es pot interrompre l'orador. (*Veus de fons.*) Sí, sí, diputat, ho tinc en compte.

Cristian Escribano Ramírez

También exigen cerrar las terminales de puertos en Barcelona: 1.236 millones de euros al año genera esta actividad, y alrededor de nueve mil puestos de trabajo. Pero es que, además, casi la mitad de ese impacto no se queda en el sector turístico, sino que beneficia a muchos otros sectores de nuestra economía. Pero, como decía, a ustedes eso les importa un rábano, porque todo aquello que genera prosperidad les repele.

«Decadencia» es la palabra que resume esta moción. La decadencia de creer que la riqueza aparece sola. La decadencia de pensar que las empresas que generan empleo son el enemigo. La decadencia de demonizar a quien invierte, a quien emprende y a quien genera actividad económica. Y la decadencia de querer convertir Cataluña en un territorio donde resignarse a vivir con no prosperidad es algo bueno.

Y nosotros defendemos exactamente lo contrario, una Cataluña abierta, competitiva, que atraiga inversión, que genere empleo y que lidere el turismo de calidad. Y esa es la diferencia entre ustedes y nosotros: ustedes legislan contra la economía y nosotros, para que los catalanes puedan vivir de ella.

Muchas gracias.

La vicepresidenta primera

És el torn, tot seguit, del diputat del Grup Parlamentari de VOX, i té la paraula el diputat Javier Ramírez Gutiérrez.

Javier Ramírez Gutiérrez

Gracias, vicepresidenta. Intentamos centrarnos en la moción, pero sí que..., una pequeña previa, que es la siguiente, y es que no me puedo estar de hacer un comentario a los de Junts. Es que les escuchamos, con todas sus pretensiones, solicitudes y reclamaciones, y parece que ustedes no han gobernado nunca en Cataluña. Ustedes, los mayores culpables de la situación socioeconómica y turística de esta región, y les diré por qué.

Mire, hay unos señores que tienen turismofobia confesa, lo dicen todos los días. Son los de «*tourists, go home*», pero de ese cartel no le dan la vuelta, porque la vuelta..., también dicen «*economy, go home*». Y cuando piden precisamente que quieren informes didácticos para saber cuál es el coste del turismo... Es curioso, ¿no?, es decir, hacen el camino inverso:

primero los echamos y luego ya, si eso, miramos si sale a cuenta o no sale a cuenta. Miren, ese informe ya se lo puedo relatar yo, señora Vega. (*Veus de fons.*) Sí, nosotros, cualquier informe... ¿Sabe por qué? Porque la realidad es esa que..., hay que salir a la calle, ver la situación económica turística de esta región. (*Alguns aplaudiments.*)

El PIB. Doce por ciento del PIB regional. Catorce por ciento del total de los empleos en la región. Más de 500.000 familias que viven de manera directa del turismo. Y usted, ¿qué alternativa les va a dar a estos señores? ¿Qué es lo que quiere? Porque, claro, usted ha hablado aquí de una cosa que me parece también interesante. Siempre hablamos del turismo que nos viene a visitar, pero nunca del turismo que realizamos nosotros, claro. ¿Por qué? Porque, fruto de las políticas de Junts, de Esquerra y del PSC, nadie, absolutamente nadie de la clase media de esta región tiene la capacidad de poderse ir de vacaciones, porque tenemos el IRPF más alto de toda España y porque tenemos la presión fiscal más alta de toda España. Y esto hasta la señora economista del PSC será capaz de decirlo y rematarlo. ¿Sabe por qué? Porque estamos bajo la extorsión fiscal permanente.

Y esa extorsión fiscal no la han liderado solo los Comunes y la CUP, sino también Junts. Si es que ustedes han comprado el tramo económico, con los señores comunistas. Si es que lo dijo el señor Giró, aquí en sede parlamentaria, lo pactaron con ustedes en el último presupuesto fiscal, con el señor Cid, que hacía palmas. Pero ¿saben quién no hace palmas? La inmensa clase trabajadora de esta región, que no puede irse de vacaciones. ¿Y sabe por qué no puede irse de vacaciones? Por culpa de ustedes.

¿Y sabe qué pasa? Que, mire, hay un tema que creo que es fundamental. Es el hecho de poder regular el turismo, de poder ordenarlo. ¿Y sabe por qué consideramos que podemos ordenarlo? Porque hay un mecanismo para poder realizarlo que nosotros defendemos, que es a través de los municipios, a través de los planes de ordenación urbanística, a través de la trama urbana consolidada. Esos planes que permiten a los municipios poder ordenar su territorio y poder decidir dónde poner hoteles, dónde poner pisos turísticos, dónde poder construir vivienda.

Pero, claro, ¿qué ha pasado? Que, en vez de utilizar la normativa urbanística para poder tener un proyecto social, económico y turístico, lo han tenido para forrarse, literalmente. Y, si no..., en eso le pueden dar clases los señores de Junts. Ustedes, de la CUP, pueden aprender de los señores de Junts: cómo han aprovechado la especulación y cómo han aprovechado forrarse en la costa catalana gracias a esos planes generales y a esos planes parciales que han hecho constructoras mordidas de los señores de Junts. (*Alguns aplaudiments.*) Lo hemos visto muchas veces. Y tuvieron que cerrar las sedes –tuvieron que cerrar las sedes.

Y, mire, ¿sabe qué pasa? Que nosotros tenemos un modelo que es el modelo de calidad. Apostamos por el turismo de calidad, el turismo familiar, el turismo cultural, el turismo tradicional. Ese turismo que le permite a las familias irse de vacaciones. Pero ustedes, los señores de la CUP, dicen que aquel catalán que se vaya al pueblo de al lado a visitar a sus vecinos tiene que pagar tasa turística. Claro, ¿por qué? Porque su modelo es otro, es el modelo elitista y clasista. Ese modelo que le da igual que venga un señor, una señora, a poder pagar treinta euros al día en Barcelona de tasa turística.

¿Por qué? Porque ese es su modelo. Es decir, el turismo, elitista; la inmigración, en patera. Y, claro, ¿cuál es la situación? Que luego dicen que ustedes no reconocen los barrios. Pero ¿cómo los van a reconocer? ¡Si es imposible! Lo que sí que saben o reconocen es que todos ustedes sí que tienen la capacidad de poder irse de vacaciones. Eso es turismofobia. «Turismofobia» es irse de viaje a Colombia con el dinero de todos los diputados, con todos los... (*Veus de fons i alguns aplaudiments.*) Sí, sí, con el dinero de todos los catalanes, irse de vacaciones.

¿Saben dónde no se van a poder ir? A Nicaragua, que ya han dicho a sus socios que no van a hacer ni convocar elecciones. Allí no se van a poder ir, como consejo internacional. No, ahí no se van a poder ir. (*Veus de fons.*) Los suyos, los suyos.

¿Sabe qué pasa? Que, mire, uno de los turismos de calidad, ¿sabe cuál es?, ¿saben cuál es? El turismo deportivo. Y se demostró el domingo pasado. Cientos de catalanes que tuvieron el privilegio y el esfuerzo de poder visitar Nueva York para celebrar, con la selección española, el gran triunfo histórico, el hito histórico que sucedió. Hemos vuelto a traer el oro. (*Remor de veus.*) Hemos vuelto a conseguir una estrella del mundial. Pero ¿sabe qué pasa? –¿sabe qué pasa? Que la inmensa mayoría de los catalanes estábamos aquí, celebrando ese mundial. Y ahora entiendo aquello de «una nació, una selecció», porque sí, porque toda España, toda Cataluña vibró, y tanto que vibró, y celebró el mundial. (*Alguns aplaudiments.*) Señor Cornellà, toda Cataluña. Hasta los concejales y alcaldes de Junts ponían pantallas para celebrarlo.

Por tanto, menos hipocresía, menos trabajo de moqueta, menos esconderse con una camiseta que es ofensiva para cientos de catalanes que hemos estado allí, y que estaremos, como es la bandera argentina, que usted hizo..., se vino, se vino con la con la camiseta, en vez de defender a su país, que es España. Y, sobre todo y ante todo, ¡viva España! (*Algú diu: «¡Viva!»*)

La vicepresidenta primera

A continuació, és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, i té la paraula el diputat Lluís Mijoler i Martínez.

Lluís Mijoler Martínez

«¡Viva España y viva el vino!», le ha faltado decir a usted. (*Rialles.*) Mire, 9.700 «pavos», la entrada más barata para ver el mundial. Todo..., ¡vamos!, ese es el turismo de nuestro país, ¿verdad? Eso. ¿Quién podía pagar 9.700 «pavos» para ver a España? (*Remor de veus.*) Va, va, va, vinga, va.

Agraïm aquesta moció que ens porta la CUP. Jo crec que ho hem d'agraciar tothom. Al final, en definitiva, parlar de turisme no és únicament i exclusivament parlar d'una activitat determinada, sinó que és parlar de model de país. I n'hem parlat sovint a la comissió molts cops i tenim oportunitat, en aquells llocs en els que seriosament parlem d'economia, parlem de productivitat i parlem d'empresa i treball, d'acabar de definir quin ha de ser el pilar cap a on es mogui la nostra activitat econòmica. I entre el turisme, la indústria i la logística, doncs, és on giren tots els elements de cap a on volem..., quin model de país volem, no?

I, per tant, jo crec, respecte del turisme, que evidentment no podem deixar de tenir turisme fins que no tinguem un altre model econòmic alternatiu. No podem continuar mesurant l'èxit turístic només per comptar visitants, només per comptar vols, només per comptar creuers o pernoctacions. És veritat que el turisme genera grans beneficis, però ho són per a una minoria. I massa sovint el que fa és socialitzar els costos amb sous baixos, amb precarietat, amb externalitzacions, amb horaris que són incompatibles amb la vida, amb barris saturats, amb comerç de proximitat expulsat i amb habitatges que acaben sent destinats a l'especulació.

Per això compartim la necessitat d'avaluar amb rigor quin és el cost real del turisme sobre els serveis públics, sobre la mobilitat, sobre la gestió de residus, sobre els recursos hídrics, sobre les emissions i, en definitiva, també sobre el cost de la vida. Necessitem tenir aquestes dades per, amb rigor, prendre decisions i deixar enrere aquesta política turística que està basada en la propaganda i en l'augment permanent de la demanda.

També compartim la necessitat de protegir el comerç de proximitat. A molts municipis i barris, aquest monocultiu turístic està substituint botigues que necessita el veïnat per establiments que estan pensats exclusivament per al visitant. Quan desapareixen la fleca, la ferreteria o desapareix la botiga d'alimentació i són substituïdes per *souvenirs*, franquícies i allotjaments turístics, no només canvia l'economia, el que es fa és destruir comunitat.

No volem ni barra lliure turística ni prohibicions indiscriminades. Volem una regulació valenta, diferenciada i, sobretot, socialment justa. I, sí, Catalunya necessita decreixement turístic allà on s'han superat els límits socials i ecològics, però necessita també diversificació econòmica, planificació territorial i una transició justa acordada amb els treballadors i les treballadores. No podem exigir sacrificis a una cambrera de pis, a un cuiner o a una treballadora d'un càmping mentre els grans beneficis empresarials queden intactes.

Si volem reduir la dependència del turisme, hem de garantir alternatives laborals dignes. La transformació s'ha de fer amb les treballadores i amb els sindicats, no carregant-los la factura del canvi. Per això considerem prioritàries les mesures de reforç de la Inspecció de Treball, de prevenció de riscos laborals i de l'assetjament laboral.

I la sostenibilitat no pot ser només un segell ambiental a la porta d'un hotel. Un establiment no és sostenible si explota les persones que hi treballen, si externalitza per abaixar salaris o si impedeix la conciliació.

I tampoc podem separar la política turística de la crisi de l'habitatge. L'impost sobre les estades turístiques ha de continuar guanyant progressivitat perquè l'esforç fiscal sigui més gran allà on l'activitat turística genera més pressió sobre el territori, l'habitatge i els serveis públics.

I també cal incrementar de manera sostinguda la part de la recaptació destinada a polítiques d'habitatge, especialment a aquells municipis tensionats, per reforçar el parc públic i per facilitar l'accés a lloguers assequibles. La fiscalitat turística ha de servir per redistribuir els beneficis del sector, compensar-ne els impactes i contribuir a regular-ne la demanda.

Pel que fa a les infraestructures, la nostra posició és clara i coneguda. No podem ampliar indefinidament aeroports, ports i capacitat d'arribada en plena emergència climàtica. Ens oposem a l'ampliació del Prat, de l'aeroport, no només perquè comportaria més vols i més emissions, sinó també perquè amenaça la Ricarda i agreuja la pressió sobre un espai natural especialment fràgil i vulnerable com és el delta del Llobregat.

De la mateixa manera, defensem reduir l'impacte dels creuers i limitar les terminals i les operacions incompatibles amb els objectius climàtics, la protecció dels ecosistemes i la salut de la població.

I, finalment, davant les onades de calor, és imprescindible reforçar la protecció laboral, els refugis climàtics i l'accés als espais de refrigeració. Però no podem fer caure aquesta responsabilitat exclusivament sobre les piscines, siguin municipals o siguin hoteleres;

necessitem també més arbrat, ombra, rehabilitació energètica, equipaments públics adaptats i una política estructural contra la pobresa energètica.

I acabo, vicepresidenta. En definitiva, compartim la necessitat de posar límits al monocultiu turístic, de protegir habitatge, de reforçar els drets laborals i reduir l'impacte ambiental. Ni barra lliure turística ni decreixement sense justícia social. Límits, redistribució, drets i transició justa; aquest és el model que defensem.

Votarem a favor de gairebé tots els punts.

Gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputat. I ara, per part del Grup Mixt, té la paraula la diputada Rosa Maria Soberana i Bonet.

Rosa Maria Soberana i Bonet

Ens presenten una moció amb deu punts i amb més de quaranta subapartats sota la retòrica de turisme popular i dret al lleure. La CUP, quan parla del turisme, pensa en els creuers, en la massificació de la Rambla o en els pisos turístics de Ciutat Vella. Però el turisme català també és la casa rural del Pallars o les Garrigues, el càmping de la Vall de Boí, l'hotel familiar del Ripollès o el restaurant de Siurana, de Ponts o de qualsevol altre municipi; donen feina a moltes persones i donen l'oportunitat de descobrir preciosos llocs i racons de Catalunya.

Vostès, amb les seves dèries i obsessions, posen al mateix sac tot el turisme. No veuen els llocs de treball ni les inversions ni el que fan, ni qui ha sigut agosarat per engegar un negoci, petites empreses o autònoms i famílies que viuen del turisme d'aquest país. Només veuen els grans inversors. El seu ja sembla un problema malaltís i obsessiu. Catalunya no necessita més turisme; necessita un turisme millor, menys quantitat i més qualitat; menys borratxera i menys incivisme, i també menys degradació. Més visitants interessats en la nostra cultura, el nostre patrimoni i la nostra gastronomia.

El debat no és volum o no volum, és quin model volem. Per això ens oposem a les moratòries indiscriminades i a les seves prohibicions. Quan l'esquerra radical té un problema, la seva resposta sempre és la mateixa: prohibir. Prohibir no crea prosperitat, no apuja salaris ni fixa la població a les seves comarques, províncies i municipis.

Els salaris han de millorar. La manca de professionals qualificats dificulta trobar personal, i els impostos amb els que sagnen els que han arriscat el seu patrimoni i diners per crear un

negoci no hi ajuden. No se soluciona destruint l'activitat econòmica, sinó augmentant el valor afegit del sector perquè pugui pagar millor i generar ocupació estable.

Cal afrontar els efectes negatius del model actual sense complexos. Catalunya no necessitem més turisme de festa, ni els que en nom de turistes venen a ocupar i envair la nostra terra i a aprofitar-se dels nostres serveis, ni activitats que degradin l'espai públic o perjudiquin la convivència. Necessitem ordre i seguretat.

Hi ha un altre element que també és imprescindible, el més important de tots: el mantenir la nostra llengua, el defensar el català. Qui treballa de cara al públic a Catalunya ha de poder entendre i atendre en català, com fan els nostres visitants quan van a un altre país. Qui defensa amb normalitat la seva llengua i la seva identitat és qui preval. Els catalans no ens hem d'adaptar al seu idioma, ho han de fer ells. Prou bonisme, prou mocions eternes que no serveixen per a res.

Aliança Catalana no volem empobrir Catalunya, la volem enriquir. Menys turisme de baix valor i més turisme de qualitat. Menys imposicions ideològiques i més sentit comú. Menys decrets generalitzats des de Barcelona i més respecte per la realitat de totes les nostres comarques. Baixin del seu núvol i toquin de peus a terra ja d'una vegada.

El president

Finalment, per pronunciar-se sobre les esmenes, té la paraula la diputada senyora Laure Vega.

Laura Fernández Vega

Deien els diputats, ara, de la dreta que per què demanàvem informes. Bé, no és culpa meva que des del Nodo no s'informin, perquè hem estat aquí parlant d'informes i informes, com el de la UCM, *Turisme i revival urbà. Economia urbana 2024*: «Les obertures d'hotels contribueixen a modificar la composició de les activitats econòmiques i les estructures empresarials.» Informe de la UPF i de la UB: «El turisme genera llocs de feina i en destrueix en altres sectors.» No és culpa meva que no estiguin informats. Per això demano que a veure si el Govern fa l'avinentsa de fer-ho i després de fer-los un vídeo, a veure si així «s'enteren».

Moltes gràcies per les esmenes al PSC i a Esquerra Republicana. I, a partir d'aquí, parlem. Parlem, sí. Mirin. (*L'oradora mostra una imatge a la cambra.*) Qui creuen que són, per ser detingudes i exposades com trofeus? Qui creuen que són? El càrtel de Cali, M. Rajoy –que no el trobem–, dues empresàries com les de Glovo, responsable de deu anys d'il·legalitats, falsos autònoms, competència deslleial, accidents, morts i xantatge als treballadors? Doncs no, dues activistes detingudes per la Guàrdia Civil que denunciaven com Mallorca s'ofega pel

turisme, que els hi roba les cases i el temps per quatre duros. Dues persones que demanen menys turisme i més vida, com tantíssimes altres. I per això diumenge, a les set de la tarda, a la plaça Espanya de Palma, s'hi manifesten.

Perquè aquí VOX i el PP i Aliança, que no deixa de ser la marca en català de VOX, poden dir moltes vegades «prioritat nacional» o «primer els de casa», però bé, menys si molesten l'amo, no? Perquè qui paga mana, i per això defensen els drets primer dels turistes i no que hi hagi pisos turístics convertits en llar. Aquí estem així.

Al final del dia molta història, però no defensen els catalans. No em parlin de turisme popular, això és lo que defensem nosaltres. Vostès defensen que un holandès o un anglès o un americà pugui venir i comprar les cases a quatre duros. Ho defensa el seu candidat per Barcelona, Jordi Aragonès, que, com que no n'han trobat un altre, allà el tenim. Això és el que estan defensant vostès. *(Alguns aplaudiments.)*

I, en contra d'això, nosaltres defensem que lo que s'ha de fer amb la canalla és prometre'ls-hi el mar, com Benaiges. Aquesta és la seva proposta. I nosaltres creiem que un país no ha d'estar en venda. Al final del dia, no són més que la versió dura de les dretes que ja teníem. Perquè Catalunya per nosaltres *(sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció)* –i acabo– no és un logo amb coloraines, no és un imant de nevera i no és el coi de drac de Gaudí amb una boleta plena de neu. Catalunya per nosaltres és una casa. Una casa es defensa.

I, si no saben d'informes, que sàpiguen que la regularització massiva de Zapatero va suposar quatre mil euros més per a la seguretat social per cada persona regularitzada. Us agrada l'esclavatge. Això és el que us agrada, perquè, si no, a veure qui us paga la festa.

El president

Acabat el debat, els faig avinent que la votació d'aquesta moció es farà aquest matí, un cop substanciat el punt vint-i-tresè de l'ordre del dia.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la indústria al Camp de Tarragona

302-00287/15

I el punt vint-i-tresè de l'ordre del dia és la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la indústria al Camp de Tarragona. És presentada pel Grup Parlamentari de Junts, i per fer-ne l'exposició té la paraula el diputat senyor Jordi Bertran i Luengo. *(Remor de veus.)* Els prego silenci, si us plau.

Jordi Bertran i Luengo

Moltes gràcies, president. Bon dia, conseller, diputades, diputats, treballadores i treballadors de Dow a Tarragona, públic assistent en general... Aquesta moció neix d'una pregunta senzilla: quin futur industrial volem per a Catalunya? Perquè en la interpel·lació vam defensar la descarbonització, la transició energètica i els objectius climàtics, però la gran pregunta continuava sense resposta: com garantirem que aquesta transició no acabi debilitant la nostra indústria? Perquè una cosa és descarbonitzar la indústria i una altra de molt diferent és desindustrialitzar el país, i aquesta diferència és la que avui plantegem a la cambra.

El Camp de Tarragona concentra el principal clúster químic del sud d'Europa. És una infraestructura estratègica per a Catalunya, però també per a Europa. Sense química, no hi ha indústria farmacèutica, no hi ha automoció ni construcció ni energies renovables ni autonomia estratègica europea. Per això el debat va molt més enllà del Camp de Tarragona: parla del model productiu que volem construir les pròximes dècades.

No obstant això, tenim la sensació que el Govern encara no ha situat el complex de Tarragona al centre de la política industrial. Mentrestant, altres països ja s'han mogut. El Canadà o els Països Baixos han activat estratègies per preservar els seus grans pols químics. Han entès que la millor manera de construir la indústria del futur és protegir la que tenim.

Catalunya no es pot permetre arribar, un cop més, tard. Per això el primer que demanem és un compromís clar del Govern Illa, reconèixer el clúster químic de Tarragona com un actiu estratègic del país, incorporar-lo al centre del nou pacte nacional per a la indústria i defensar-lo davant les institucions europees aprofitant la presidència catalana de la European Chemical Regions Network i la participació en la Critical Chemicals Alliance, perquè Tarragona té totes les condicions per ser reconeguda com un *critical site* europeu.

El segon gran repte és la competitivitat. La indústria química i de refinació catalana no demana privilegis, sinó competir en igualtat de condicions amb els contendents europeus. I això avui no passa: els costos energètics són excessius; els mecanismes de compensació, insuficients; la maleïda burocràcia dificulta moltes inversions, i la competència internacional juga amb regles diferents.

Per això la moció planteja mesures concretes: donar suport al calendari de reducció progressiva de l'impost sobre el valor de la producció d'energia elèctrica, aprovat per l'Estat i rebutjat per la Comissió d'Empresa d'aquest Parlament, fins a l'eliminació definitiva el 2028; reduir el diferencial dels costos energètics, millorar les compensacions dels costos indirectes del CO₂; revisar els sobre costos del sistema elèctric; facilitar mesures transitòries mentre no

existeixin alternatives tecnològiques plenament viables, i exigir una política comercial europea basada en la reciprocitat. No poden imposar des del Govern als nostres productors uns estàndards ambientals molt elevats mentre importem productes fabricats amb normes molt menys exigents. Això no és lliure competència; és competència deslleial, sobretot des d'Àsia.

El tercer gran eix és la descarbonització. Junts la defensem, però també una altra idea molt senzilla: sense competitivitat no hi haurà descarbonització, hi haurà només deslocalització. I això significaria traslladar les emissions fora d'Europa mentre aquí perdem ocupació i capacitat productiva. Per això reclamem un pla d'acompanyament elaborat amb el sector, amb terminis concrets, recursos definits i eines efectives: electrificació de processos productius, hidrogen baix en carboni, captura i emmagatzematge de CO₂, infraestructures compartides, simplificació administrativa i accés al finançament.

I acabem amb el cas de l'empresa Dow a Tarragona, perquè la moció també respon a una altra preocupació concreta: el futur del *cracker* d'etilè, una de les cèl·lules vives del complex petroquímic de Tarragona. Quan les cèl·lules es debiliten, tot el sistema en pateix les conseqüències. No podem esperar que les decisions es prenguin als Estats Units per començar a actuar des de Catalunya. Cal una taula de treball entre la Generalitat, l'empresa i els treballadors. Cal facilitar l'accés als instruments públics de suport per al projecte de descarbonització de Dow, valorat en 80 milions d'euros, i optar als fons anunciats per la Generalitat per 4.500.

Cal defensar davant la direcció internacional que Catalunya considera estratègic aquest complex. I cal que el suport públic comporti compromisos, compromisos d'invertir, de mantenir l'activitat, de preservar els llocs de treball, de continuar apostant pel Camp de Tarragona.

Conseller Sàmper, Catalunya no pot aspirar a liderar la indústria del futur si abans no protegeix la que ara sosté bona part de la seva economia. Aquesta és la filosofia de la moció: fer compatibles la competitivitat i la descarbonització, atreure inversions, protegir l'ocupació, reforçar l'autonomia estratègica europea i garantir que el Camp de Tarragona continuï sent un gran motor industrial de Catalunya.

Per tot això, diputades i diputats, els demanem el vot favorable.

Moltes gràcies.

El president

Hi ha cinc grups parlamentaris que hi han presentat esmenes. En primer terme, per defensar-les, i en nom del Grup Parlamentari de VOX en Cataluña, té la paraula el diputat senyor Javier Ramírez Gutiérrez.

Javier Ramírez Gutiérrez

Gracias, señor presidente. Señores de Junts, soplar y sorber a la vez no es posible. Y lo digo como un refranero español, porque creo que compete absolutamente a todo tipo de alternativas que ustedes puedan pensar. Pero es que, dentro de sus alternativas, la realidad es que me están pidiendo proteger a los trabajadores e insistir con la agenda climática, y esto es completamente antagónico, es imposible e inviable.

Y ustedes han comprado todo el marco de la izquierda, todo el marco de la extrema izquierda. Ustedes votan en Europa lo mismo que los señores socialistas, los señores de Comuns y de la Alternativa, es decir, absolutamente todo el marco de la izquierda. Y usted viene aquí hoy a decir que defiende a los trabajadores, que está muy bien, y ahí lo comparto, lo defiendo y además le ayudó, pero dice que sigue defendiendo esas políticas que precisamente les han puesto en jaque y en la situación que tenemos hoy en día. Luego, no tiene ningún tipo de sentido.

Los señores diputados que hoy tomen en consideración la votación de esta moción tienen que saber lo siguiente, y es que la obsesión climática, la descarbonización, destruye puestos de trabajo. Cuando hablaba con un trabajador me decía: «Bueno, es que en el caso de Dow Chemical», por ejemplo, que es la que hoy abordamos, «hay una inversión prevista de 80 millones de euros en cuanto a descarbonización, y..., si hubiera la capacidad posible o por haber de que eso se subvencionara...» ¿Por qué? Porque, evidentemente, daban por hecho ya que no había otra alternativa que no fuera el hecho de proceder a la descarbonización.

Nosotros negamos la mayor. Sí que hay alternativa, sí que se puede dar la vuelta a esto. Y se puede dar la vuelta por una sencilla razón, y es que lo que no podemos realizar y no podemos hacer es seguir incidiendo en un modelo mientras importamos productos extranjeros que no tienen esas restricciones –por ejemplo, los de China, que acaban de abrir cincuenta nuevas térmicas de carbón–, mientras nosotros queremos matar el motor industrial español (*alguns aplaudiments*). No tiene ningún tipo de sentido.

Porque si queremos defender a los trabajadores no podemos seguir defendiendo el pacto verde europeo, la agenda 2030, el acuerdo de París, las agendas climáticas, las agendas de género..., es decir, absolutamente todo lo que compete a menor productividad y menor competitividad.

Porque ustedes defienden la alta fiscalidad en el sector porque lo han pactado, siempre lo han pactado. El señor Batet decía que no con la cabeza, pero los últimos presupuestos que

pactaron los señores de Junts en sede parlamentaria fueron con los señores de Comuns. Su modelo económico es del señor Cid. Y esto es doloroso, mucho, pero es la realidad.

Igual que es la realidad que 138 personas se pueden ver en la calle, pero muchas otras tantas. Y creemos que hay que poner en consideración qué significa la petroquímica en Tarragona. El señor Bertran, que también es de Tarragona, que probablemente ha trabajado siempre en el sector público, pero no en el sector privado, sabrá lo siguiente: si un chaval coge y redacta un currículum y se va a cualquier empresa, intenta conseguir trabajo en Tarragona, le auguro un resultado duro, porque es muy complicado: lideramos la tasa de paro de las cuatro provincias. Y, en cambio, tenemos un sector que es de un gran valor añadido, que es la petroquímica, que compete al cincuenta por ciento de la productividad y la producción química de toda Cataluña. Pero es que, además, lo que significa es que es el 1,5 PIB nacional. Pero es que, además, es el treinta por ciento del PIB provincial. Es decir, que tenemos un sector potente, de gran calidad, de valor añadido, de nóminas competentes, y lo queremos destruir.

Por eso nosotros hemos presentado una serie de enmiendas para revertir esta situación, enmiendas como la siguiente, y me gustaría que el señor diputado de Junts hoy me dijera por qué no está a favor de este redactado. Cito textualmente, enmienda 1..., puedo dictar las seis, pero creo que no tocará. La primera es: «Impulsaran les actuacions necessàries per reforçar la seva competitivitat, eliminant les traves burocràtiques i impositives derivades de l'agenda de descarbonització obligatòria, garantint els recursos pressupostaris necessaris per a la protecció del teixit industrial i l'ocupació.» Ustedes han rechazado esta enmienda –han rechazado esta enmienda. ¿Por qué? Porque ustedes las enmiendas que aceptan son las de los Comunes y el PSC; es decir, las enmiendas y la protección normativa que lo que hacen es ahogar nuestro sector industrial y nuestro sector económico. *(Alguns aplaudiments.)*

Pero es que..., solo voy a leer la segunda enmienda: «Anteponer la viabilidad económica y el principio de soberanía energética a las imposiciones ideológicas de la transición energética y la descarbonización.» Y ustedes votan en contra.

Y si alguien es consciente de querer seguir desindustrializando la industria, como ha hecho el señor Sàmper y su gabinete de asesores, consejeros y diputados de la izquierda, que en 2021 era el 18,7 por ciento del PIB, la industria, y ahora el 18,3, después de más de 4.000 millones de euros gastados, veremos lo siguiente, y es que ¿cómo es posible llegar a esta situación si no..., es revertir las políticas que nos han llevado a esta situación? La única manera de poder ser más competitivos, más productivos, recuperar e intentar evitar esa pérdida de 138 trabajos, la única manera..., los únicos empleos que se deben deslocalizar son los de todos ustedes.

Muchas gracias.

El president

Per defensar les esmenes del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula la diputada senyora Raquel Sans Guerra.

Raquel Sans Guerra

Gràcies, president. Tornarem al to constructiu. Anunciar d'entrada el vot favorable a tota la moció que ha presentat Junts per Catalunya, que ha presentat el diputat Bertran, bàsicament perquè ens sembla una moció necessària i molt oportuna en el moment actual.

Aprofito, abans d'entrar en el cos de la moció, per saludar també els companys i companyes de Dow Chemical. Des d'Esquerra volem reafirmar el nostre compromís, el nostre escalf i també el nostre suport incondicional en uns moments d'incertesa laboral. Sabem que la situació està sent molt dura i, per tant, des d'aquí, doncs, reafirmar aquest compromís d'Esquerra Republicana.

Com deia, aquesta és una moció necessària, i creiem que és d'aquelles qüestions –també veig que la diputada Ibarra, el diputat Bertran...– en què el territori ha de fer pinya. És d'aquelles qüestions en què hem de sumar esforços, en què hem de fer política útil i constructiva. Perquè ho ha explicat molt bé el diputat Bertran: el sector químic és un sector econòmicament molt rellevant per a tot el país, però té un pes específic al nostre territori del qual no podem prescindir.

I també sabem l'impacte que un anunci d'aquestes característiques –m'ha agradat el concepte de les cèl·lules– pot tenir per al territori. Es comença per un lloc, però si cau una peça tan determinant, com és en aquest cas Dow Chemical, doncs, darrere n'hi poden anar moltes altres, perquè són els llocs de treball directes però també els llocs de treball indirectes, els induïts. I, per tant, assenyalar la necessitat de protegir aquest sector industrial, que ha de ser competitiu.

I jo crec que aquesta idea de competitivitat queda molt ben reflectida a la moció. Nosaltres, des de totes les òptiques, des de totes les plataformes que hem tingut políticament hem defensat, per exemple, les xarxes tancades a Madrid, el desplegament del reglament de les xarxes tancades, una de les reclamacions també del sector. A nivell europeu –s'hi feia referència– creiem que, efectivament, cal acompanyar la descarbonització. És imprescindible. Jo no sé l'extrema dreta si no surt al carrer, si no veu els incendis, si no veu els aiguats, si no veu les catàstrofes que també maten les persones, els treballadors i els no treballadors.

Per tant, jo crec que, evidentment, hem d'acompanyar aquesta descarbonització, però també ho hem de fer competitiu, en un entorn en què els estàndards qualitatius o els estàndards que s'exigeixen en altres països que no són de la Unió Europea fan que la nostra indústria no sigui tan competitiva. Per tant, també hem de tenir en compte, evidentment, aquesta mirada global.

Anuncio, doncs, com deia, que el nostre vot serà favorable. I explicar breument les esmenes que hem pogut presentar i que hem pogut transaccionar –i agrair, com sempre, al diputat Bertran la bona entesa–, bàsicament en tres direccions.

La primera té a veure amb qüestions de seguretat per a la ciutadania. Sabem que el risc zero en qualsevol activitat humana no existeix, i menys encara en una activitat de risc com és la indústria química. I, per tant, per nosaltres és molt important que aquest component de seguretat, malgrat reconèixer els avenços que s'estan fent després del tràgic accident d'Iqoxe..., creiem que sempre ha de quedar per escrit, i sempre és una mirada que no podem obviar en qualsevol moció que fem respecte a la indústria química.

Després, hem volgut posar l'accent en qüestions que fan referència a la sobirania energètica, malgrat ser conscients de que l'economia d'escala en aquest cas s'ha de tenir en compte. I quan parlem de sobirania energètica, de polígons industrials, d'aquestes comunitats energètiques, segurament no podem fer referència als polígons electrointensius, com és la indústria química. Creiem que també és una mirada que ha de quedar recollida i que són dues estratègies que han d'anar en paral·lel. La sobirania energètica és clau per no seguir dependent dels grans monopolis, dels grans oligopolis, i així ho hem volgut reflectir també en aquesta moció.

I, finalment, malgrat que la moció de Junts ja en feia esment, del talent local –parlava de les «universitats catalanes»–, ens semblava interessant assenyalar amb noms i cognoms el pes de la Universitat Rovira i Virgili i, per tant, posar l'accent també en el talent que tenim a casa nostra.

I, finalment, voldria aprofitar aquests últims segons per posar en valor els punts del 7 al 10, que són els que fan referència a les necessitats d'implicació del Govern respecte al conflicte a Dow Chemical. Es parlava d'aquesta taula tripartida. Per nosaltres és fonamental que es produeixi aquest diàleg entre l'Administració, la direcció de l'empresa i els treballadors. Qualsevol acord que passi pel futur de la indústria química ha de passar pel futur dels treballadors, per tant, per garantir aquests llocs de treball, i creiem que qualsevol mesura que pugui impulsar la Generalitat de Catalunya, sigui la descarbonització d'un dels *crackers* –en

tenim dos al Camp de Tarragona... S'han anunciat altres tancaments de *crackers* en altres països europeus (*sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció*) i sabem les conseqüències –acabo, president– que això pot tenir i, per tant..., garantir la descarbonització d'aquest *cracker*. I vincular també aquesta aposta o aquest acompanyament de l'Administració al manteniment dels llocs de treball, que creiem que és imprescindible.

Per tant, agrair aquesta moció, donar-hi el suport. I tornar a insistir en el suport als treballadors i treballadores de Dow.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputada. I, per defensar les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula la diputada senyora Rosa Maria Ibarra Ollé.

Rosa Maria Ibarra Ollé

Gràcies, president. Conseller, diputat Bertran... En primer lloc, deixin-me que saludi els treballadors de Dow que avui estan aquí i els hi traslladem també, doncs, el nostre suport una vegada més.

Quant a la moció que ens presenta avui, diputat Bertran, evidentment ens presenta una moció per a una indústria, la indústria química del Camp de Tarragona, que és importantíssima no només per a les comarques de Tarragona, sinó per al conjunt de Catalunya i d'Espanya.

I així ens ho demostren les dades. El quaranta per cent de la facturació química del conjunt d'Espanya es concentra a Catalunya, amb 29.000 milions de facturació el 2025, cosa que representa el nou per cent del PIB català, i més de 65.000 llocs de treball. És important tenir les dades al cap per veure la magnitud de la importància d'aquesta indústria. I, evidentment, la major part d'aquestes dades corresponen al Camp de Tarragona. És important també treure pit d'allò que fem i fem bé a les nostres comarques.

Aquest clúster químic no és només un dels principals pols industrials del sud d'Europa; és una infraestructura crítica per a la sobirania industrial, energètica i tecnològica del nostre país. Per tant, compartim plenament amb vostès la necessitat de reconèixer aquest clúster químic que tanta importància té.

Però no ens podem quedar aquí, en un plantejament que estic convençuda que la immensa majoria d'aquesta cambra pot compartir, sinó que calen propostes concretes que permetin no sols posar en valor la indústria química de casa nostra, sinó assegurar-ne el present i el futur en un moment i en un entorn internacional que no són fàcils.

I, en aquest sentit, vostès plantegen una sèrie d'actuacions per part del Govern de la Generalitat i també del Govern d'Espanya en les que coincidim pràcticament en la seva totalitat, bàsicament perquè sabem que ja s'estan duent a terme. Per tant, ja li anunciem que pràcticament a tots els punts votarem a favor.

Així, per exemple, Acció, conjuntament amb el Ministeri d'Indústria i Turisme, en contacte permanent amb els principals actors, Feique i AEQT, en el marc de la Critical Chemicals Alliance, està treballant per impulsar el reconeixement del complex petroquímic del Camp de Tarragona com a infraestructura industrial estratègica.

Respecte als costos energètics, als que vostès també es refereixen, som conscients que l'energia té un pes elevat dins els costos de producció i, per tant, qualsevol mesura que pugui contenir el preu de l'electricitat afavoreix la competitivitat de les empreses i, per tant, ajuda també a atreure inversions, i creiem que això és important. I, en aquest sentit, i respecte a l'impost sobre el valor de la producció d'energia elèctrica al que vostè es referia, el 2027 el tipus d'aquest impost exigible serà del 3,5 per cent, i en els exercicis del 28 i successius, del zero per cent.

Respecte a les altres propostes que fan relacionades amb els costos energètics, ens consta que el Govern de la Generalitat treballa conjuntament amb el Govern d'Espanya per trobar els mecanismes per alleugerir els efectes que aquests costos..., impacten en la producció de les empreses químiques, i fer-ho de manera que allò que afavoreixi la indústria no vagi en detriment dels altres consumidors, cosa que també creiem que cal posar en valor.

I, quant a la defensa comercial de la Unió Europea, aquest és un tema molt important, i evidència que la situació que està vivint la nostra indústria química no és només una situació que viu la indústria de Catalunya, sinó que és del conjunt de la Unió Europea. I en aquest sentit sabem que el Govern recolza la proposta d'impuls o acceleració industrial presentada per la Comissió Europea el passat mes de març, que engloba també la indústria química i que va en la línia del que plantegen el pacte nacional per a la indústria i el pla «Catalunya lidera».

La moció també es refereix a la descarbonització de la indústria catalana. I, evidentment, hi estem d'acord, i no és d'ara, eh?, és de fa molt temps, que hi estem d'acord, fins i tot des de la passada legislatura, quan encara no estàvem al Govern. Fer-los avinent que al pacte nacional per a la indústria, en les actuacions previstes en l'eix 1, ja es preveu un pla d'acompanyament de la indústria catalana. Aquest pla ha d'establir un marc d'acció comú que alineï el sector públic al privat per impulsar la transició efectiva, competitiva i justa, un pla que

haurà de donar continuïtat i escalar els pilots de descarbonització, com els impulsats per l'Institut Català d'Investigació Química, l'ICIQ, especialment per al pol industrial de Tarragona, com a referents en tecnologies avançades de descarbonització.

Respecte al tema de l'empresa Dow, vostès saben que el Govern està en contacte amb els treballadors, i s'està treballant des dels departaments d'Empresa i Economia per identificar i mobilitzar fonts de finançament, tant estatals com europees, que permetin donar suport als grans projectes de descarbonització industrial a Catalunya. I, per tant, es manté la interlocució constant tant amb els treballadors com amb l'empresa.

En els dos últims punts, en els que els hi hem presentat dues esmenes que creiem que feien un redactat més polit..., i en una hem pogut arribar a un acord. *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)*

I, per tant, en definitiva, diputat –acabo, president–, com veu, votarem que sí gairebé a totes les propostes de la moció, reafirmant, doncs, el nostre compromís i el reconeixement al clúster químic del Camp de Tarragona, no només perquè entenem que hem de garantir el seu futur, sinó el seu present, perquè durant molt temps ha estat generant –i genera– molta prosperitat a les comarques de Tarragona. I, per tant, entenem que, més enllà que el Govern i que tots plegats creguem que hi ha d'haver implantació de noves empreses a les nostres comarques, també cal que mantinguem i que potenciem el futur de la indústria química.

Moltes gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula el diputat senyor Pere Lluís Huguet i Tous.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltes gràcies, president. Conseller, diputats... Mirin, donar-li les gràcies al diputat Bertran. El diputat Bertran és una persona molt metòdica i, a més, que fa les coses força bé, i realment té una moció amb unes característiques, efectivament, que reflecteixen molt lo que necessitem a Tarragona, però no serveixen per a res, absolutament per a res. Si no tenim l'Electra... Això, lo que diu la diputada Raquel Sans, que..., lo que ha dit la senyora Ibarra no serveix per a res, si no tenim energia elèctrica. Descarbonitzar? Clar que sí, descarbonitzem, però sense energia elèctrica no serveix per a res.

I, mirin, això és lo que... Des del Partit Popular vam presentar una esmena en què només dèiem una cosa: que s'instés el Govern de l'Estat espanyol a que se suspengués el tancament

de les centrals nuclears, perquè sense això la seva moció no serveix, ho repeteixo, absolutament per a res. Sense energia elèctrica, el clúster químic de Tarragona està condemnat a desaparèixer, a perdre els llocs de treball de tot el clúster químic de Tarragona. I l'únic que li havíem demanat és això.

Però, clar, vostès, igual que van fer al Congrés dels Diputats el novembre del 2025 amb una esmena que va presentar el Partit Popular i que hagués acabat amb el conflicte, perquè l'esmena comportava l'eliminació del tancament de les centrals nuclears..., vostès van preferir abstindre's. Van preferir salvar el Govern de Pedro Sánchez que salvar la indústria química de Tarragona. *(Alguns aplaudiments.)* Van preferir això. *(Veus de fons.)* No, no, no em digui que no. Eh que es van abstindre? Eh que es van abstindre? Senyor Batet, digui'm: eh que es van abstindre? Doncs clar que sí, que... Van preferir salvar el Govern de Pedro Sánchez.

Mirin, i aquí al Parlament de Catalunya han fet lo mateix, abstindre's. No volen absolutament saber res sobre el tancament. *(Veus de fons.)* No, escolti'm, sense energia elèctrica no... Miri, perquè se'n faci una idea, perquè potser..., em penso que era la diputada Ibarra que parlava de que havíem de parlar de dades. Sap quines són les dades? Tres mil cent gigawatts/hora i any consumeix en l'actualitat la indústria química de Tarragona. Saben lo que diu l'AEQT que necessitaran per al 2030 –està aquí mateix, eh?, 2030– per poder descarbonitzar, per poder convertir els *crackers* en energia elèctrica? Sap quant necessita? Quinze mil cent gigawatts/hora per any. Quinze mil, cinc vegades més de lo que consumeix ara. Com ho farem? Com portarem l'Electra a Tarragona? Una altra de les mocions que havíem presentat i que no han volgut acceptar.

Si tanquem el 2030 Ascó; 2032, Ascó II, i 2035, Vandellòs, com tindrem Electra? Com mantenim el *cluster*? Com mantenim els llocs de treball? És requisit previ. El conseller Sàmper ja ho va dir, inclús, amb la indústria química, que potser s'havia de replantejar, però tampoc ha fet res, eh? –tampoc ha fet res. Perquè és precisament el partit que dona suport al Govern de la Generalitat el que no està fent res i manté el tancament de les centrals nuclears.

Escolti'm, miri..., i des del Partit Popular ens hagués agradat aprovar tota la seva moció, recolzar tota la seva moció, perquè realment està bé, però hi ha un requisit previ: tindre energia elèctrica. Sense això no serveix per a res. I, per tant, tampoc hi votarem en contra, però ens abstindrem a tota la seva moció. Perquè, ho repeteixo, la moció és bona, però hi ha un requisit previ: sense energia elèctrica no...

Igual que les renovables. Mirin, les renovables a Catalunya han caigut l'últim any. D'on traurem l'Electra? Saben que fa dos o tres dies, quan a la nit tots els catalans teníem l'aire

condicionat perquè estàvem en una onada de calor, van demanar que la indústria química tanqués les fàbriques aquí a Tarragona? Red Eléctrica va demanar que paressin perquè no hi havia..., consum suficient per cobrir les necessitats elèctriques de Tarragona, i van demanar que parés.

I volen que vinguin aquí a invertir en la descarbonització? Clar que volem que vinguin a invertir en la descarbonització, però el requisit previ és tindre energia elèctrica. I si no parem el tancament de les centrals nuclears, és que ni tan sols podrem ja garantir el tindre la indústria funcionant amb una onada de calor. Se n'adonen? Doncs necessitem parar el tancament de les centrals nuclears, perquè això és l'única manera de salvar la indústria química de Tarragona.

I, mirin, ja els hi vaig dir l'altre dia en una altra moció. Saben quina serà la solució per a la indústria química de Tarragona? Que governi el Partit Popular.

Moltíssimes gràcies.

El president

I, en darrer terme, per defensar les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Mixt, té la paraula la diputada senyora Sílvia Orriols Serra.

Sílvia Orriols Serra

Al Camp de Tarragona hi ha el complex petroquímic més gran del sud d'Europa, la meitat de tota la química catalana i una quarta part de la de tota la Península. Onze mil famílies en viuen directament o indirectament. I, a l'inici de tota la cadena, dues instal·lacions que gairebé ningú sap què fan, però de les que depèn tot: els anomenats «*crackers*», el de Dow Chemical i el de Repsol, les màquines que trenquen la nafta per fabricar etilè i propilè, les molècules mare de la química. Si ells paren, s'atura el polígon sencer; si ells tanquen, el Camp de Tarragona es converteix automàticament en un museu industrial. I sí, poden tancar.

Aquest passat mes de juny, Dow anunciava 138 acomiadaments a Tarragona si no rebia suport per a la transició energètica. I no era una amenaça buida, Dow Chemical no va de «farol» com el processisme. El juliol de l'any passat, la mateixa empresa va tancar per sempre el seu *cracker* de Böhlen, a Alemanya, i dues plantes més també a Alemanya i al Regne Unit: vuit-centes famílies al carrer. No és un tema de mercat o de cicles productius, és un afer polític: produir una tona d'etilè a Europa costa uns vuit-cents dòlars; als Estats Units o al golf Pèrsic, menys de la meitat.

Però per si aquest desavantatge no fos prou determinant a l'hora de frenar la rendibilitat, a Catalunya encara hi afegim un impost del set per cent sobre la producció elèctrica, que a França, Alemanya o Portugal no tenen, i l'impost d'emissió de CO₂ –cada tona emesa passa per caixa. Un sobrecost de milions d'euros que ni Houston ni Pequín ni Riad paguen. I la cirereta del pastís: un calendari de descarbonització dissenyat per persones assegudes a un despatx llunyà que mai no han presenciat per dins una planta química ni passejat pels polígons industrials de Tarragona.

Quan un continent es dedica a encarrir l'energia, a taxar les emissions i a multiplicar normatives i burocràcia, signa la seva sentència de desindustrialització. Amb l'apagada de l'any passat, els dos *crackers* de Tarragona van quedar aturats durant setmanes, pèrdues d'un valor que el mateix sector va qualificar d'incalculable. Una instal·lació que treballa a mil graus no es pot apagar i encendre com una simple bombeta, cada aturada són milions. La indústria electrointensiva necessita una font d'energia que compleixi tres requisits: estabilitat, abundància i preus baixos. El model que ens proposen no en compleix cap, d'aquests tres requisits.

A tocar del clúster hi ha Ascó i Vandellòs, centrals nuclears que produeixen energia segura, abundant i sense emissions cada dia, cada nit, faci sol o es tapi, faci vent o no en faci. I el calendari oficial dels governs socialistes diu que cal tancar-les entre el 2030 i el 2035, exactament el mateix termini que es dona a la indústria química perquè s'electrifiqui.

Per substituir amb vent el que consumiria el clúster electrificat caldria entapissar el Camp de Tarragona amb molins, centenars i centenars d'aerogeneradors de l'Ebre fins al Gaià, carena per carena. I, com que no podem controlar les ràfegues, n'hauríem de construir amb bateries gegants. O això o la fàbrica hauria d'aturar-se cada cop que arribés l'anticicló. És aquesta la seva proposta, minar de molins el país per produir a empentes i rodolons el que dues centrals que ja tenim produeixen cada jorn?

Nosaltres optem per la via contrària, allargar la vida d'Ascó i Vandellòs, com fan la majoria de països europeus amb el seus parcs nuclears, i obrir les portes de Catalunya a la nova generació de reactors modulars que es construeixen amb èxit als Estats Units i al Japó. En la química de gran volum, la guerra la tenim perduda. No podem competir amb estats que tenen la TA a preu de saldo o l'energia regalada. Pretendre compensar aquest desavantatge estructural a cop de subvencions permanents és com intentar omplir una banyera sense tapar el desguàs.

La resposta intel·ligent no és subvencionar la supervivència, sinó apostar per la cadena de valor; que l'etilè i el propilè de Tarragona no se'n vagin en vaixell com a primera matèria barata, sinó que es transformin aquí. Especialitats: química fina, química farmacèutica, materials avançats. Dow Chemical mateix ho ha demostrat fabricant a casa nostra un polietilè especial per a envasos farmacèutics que no es produeix enlloc més del món. Menys tones, més valor per tona; aquí sí que podem guanyar la batalla.

Junts proposa donar suport a una rebaixa fiscal que Madrid ja va aprovar fa dues setmanes; proposa compensacions pels costos del CO₂; proposa una taula de treball amb Dow que és paraula per paraula la que el comitè d'empresa va venir a demanar a aquest Parlament el mes passat –han fet de mers apuntadors. Ni una paraula sobre el calendari de tancament nuclear, ni una paraula sobre el cost del pacte verd que el consens polític català, vostès inclosos, ha imposat i beneït any rere any dins aquesta cambra i a Brussel·les.

La indústria del Camp de Tarragona no demana caritat; demana energia segura, permisos ràpids i llibertats per créixer. És demanar massa, això?

El president

Ara és el torn dels grups parlamentaris que no hi han presentat esmenes per tal que puguin fixar llur posició. En primer terme, per fer-ho, i en nom del Grup Parlamentari Comuns, té la paraula el diputat senyor Lluís Mijoler Martínez.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I bon dia de nou a totes i a tots. Carai, com treballen els lobbys, eh?, vull dir... Aquí estem parlant d'indústria i, al final, sempre acaba sent el mateix, no?, les nuclears. I ara veig que també s'hi suma Aliança Catalana, a aquest estar a sou dels lobbys. Treballar no deu treballar gaire, però reunir-se amb els lobbys i fer-los de portaveus sí, eh? Perquè no sé si explicar també qui són els propietaris de les centrals nuclears, però de ben segur això de sobirania queda per a un altre dia, quan parlem de «pasta», oi?

Bé, el que avui discutim no és només com garantim el futur de la indústria del Camp de Tarragona, sinó també qui dirigeix aquesta transformació, com es reparteixen els costos i quines obligacions han d'assumir les empreses que reben suport públic.

Comencem pel que compartim amb la moció. Catalunya necessita indústria. El complex químic i petroquímic de Tarragona és estratègic per llocs de treball, pel coneixement acumulat, per les cadenes productives que en depenen i pel seu pes territorial i econòmic. No volem, doncs, una Catalunya basada només en serveis precaris, en turisme de masses i especulació immobiliària –en parlàvem a la moció anterior–; volem indústria, recerca,

producció, sobirania econòmica i ocupació de qualitat. Per això defensarem la continuïtat industrial al Camp de Tarragona, però des de l'interès general, i no pas des de l'interès particular dels consells d'administració de les multinacionals.

Volem reconèixer especialment –i avui ens acompanya– la mobilització dels treballadors i treballadores de Dow, que han portat fins al Parlament Europeu la defensa de l'ocupació i del futur industrial del territori. La plantilla reclama aturar aquests 138 acomiadaments al conjunt de l'Estat, amb una afectació que seria especialment rellevant a Tarragona, on es concentren 687 dels set-cents treballadors de l'empresa.

Però els treballadors no han anat a Brussel·les a defensar els beneficis de Dow, hi han anat a defensar els llocs de treball, a defensar la capacitat productiva i a defensar l'autonomia estratègica europea. I escoltar la plantilla no significa donar un xec en blanc a la direcció de la multinacional: una cosa és protegir les plantes i l'ocupació i una altra molt diferent protegir sense condicions els marges empresarials. I aquest és el principal límit de la moció de Junts: parla molt de compensar costos, però poc de repartir beneficis; molt de competitivitat, però poc de salaris; molt d'agilitzar procediments, però poc de reforçar les inspeccions; molt de suport públic, però poc de control públic; molt de finançament públic, però poc d'intervenció i de participació pública.

Nosaltres compartim que el clúster químic ha de tenir un paper central en el pacte nacional per a la indústria i que Europa ha de reconèixer el caràcter estratègic de determinades capacitats productives. Però «estratègic» no pot convertir-se en una paraula per justificar qualsevol subvenció, exempció o rebaixa fiscal: estratègica és també la salut de la població; estratègics són els llocs de treball, la seguretat industrial, la lluita contra el canvi climàtic i el bon ús dels recursos públics.

La indústria electrointensiva té un problema real de costos, cert, la transició ecològica requereix finançament, infraestructures, energies renovables, electrificació, eficiència i planificació, però no acceptem la falsa disjuntiva entre abandonar la indústria o assumir sense condicions totes les demandes empresarials. Les compensacions públiques poden ser necessàries, però han de ser temporals, justificades i condicionades, condicionades a inversions reals, a reduccions verificables de les emissions, al manteniment de l'activitat i sobretot de l'ocupació, a no repartir dividendes extraordinaris i al retorn dels diners si s'incompleixen els compromisos. Els beneficis no poden ser sempre privats i els riscos sempre públics, i tampoc volem subvencionar indefinidament les emissions.

El cost del carboni ha d'impulsar la transformació industrial, alhora que Europa reforça els mecanismes d'ajustament en frontera i les mesures contra la competència deslleial. Protegir la indústria no significa conservar-la exactament com és avui, significa donar-li les eines per modernitzar-se i per descarbonitzar-se sense destruir ocupació.

I aquest procés no es pot decidir només amb les direccions empresarials; hi han de participar sindicats, ajuntaments, universitats, centres de recerca, entitats ambientals i la ciutadania. Estem d'acord que els treballadors no poden ser convocats únicament quan arriba un expedient d'acomiadament, han de participar en la planificació de la transició. I qualsevol pla industrial per a Tarragona ha d'incloure també la seguretat. La ciutadania no ha d'escollir entre feina i salut. Cal reforçar inspeccions, prevenció, el Plaseqta, els sistemes d'alerta, la transparència sobre les emissions i el control de la subcontractació. No hi ha seguretat industrial amb precarietat laboral o amb retallades en manteniment.

I, tornant a Dow, compartim la constitució urgent d'una taula tripartida entre Govern, empresa i representació legal dels treballadors i treballadores, però ha de ser una negociació real, amb tota la informació disponible, destinada a evitar acomiadaments, en primer lloc, i, després, també a garantir inversions i acordar compromisos vinculants. Cap euro públic sense compromisos vinculants, cap ajut sense manteniment de l'activitat, cap subvenció sense protecció de l'ocupació, i cap acord sense un pla de descarbonització verificable i clàusules de retorn. *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)*

I acabo. La nostra discrepància amb Junts no és sobre la necessitat de protegir la indústria, que la compartim; és sobre qui governa aquesta transformació. Junts planteja un sector públic que paga, facilita i compensa; nosaltres volem un sector públic que planifiqui, dirigeixi, reguli i exigeixi. Protegir la indústria ha de significar protegir també les persones que hi treballen.

Moltes gràcies. Salut i bon treball.

El president

I, finalment, per posicionar el Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, té la paraula la diputada senyora Laure Vega.

Laura Fernández Vega

Bé, com no fingir que no tenim debats seguits..., començar dient que, el diputat de VOX, que vingui un dia a explicar-nos amb calma com l'*agenda del género*, que l'ha citat per aquí al mig, acaba amb la productivitat i el sector industrial. Ho dic perquè fa mitja hora, que parlàvem de turisme, era una font de riquesa, i ara és la indústria amenaçada per l'*agenda del género*.

Fa un moment no veien utilitat als informes. Mirin, aquest és de l'Institut d'Economia del Treball alemany. Constaten que un augment exogen de l'afluència de turistes genera a curt termini més ocupació en la indústria turística per als treballadors més joves, però no augment de l'ocupació total en les economies locals. De fet, l'ocupació total disminueix per als treballadors de més edat. Sap per què? Perquè tenen més drets. L'augment de l'ocupació en turisme queda compensat amb la caiguda de l'ocupació en altres sectors, especialment construcció i indústria –sorpresa.

Si no veuen bé lo de llegir instituts d'Alemanya, la UPF i la UB diuen literalment que «l'arribada de més turistes redueix l'ocupació i els sous a la indústria» i «l'increment de l'activitat turística crea llocs de feina, però en destrueix els mateixos en sectors més productius». Poden negar el canvi climàtic –amb la calor que fa, «apura't», haurien de sortir una mica d'aquí–, poden tirar la culpa a l'agenda del gènere, que encara no tenim gaire clar què és –jo suposo que és que representants polítics no puguin allitar-se amb menors de setze anys ni pegar a les seves dones–, però la realitat al final del dia és que tenim un problema seriós econòmic i no és l'agenda del gènere; ja li dic jo que no som les dones ni els gais ni les persones que volen drets qui està tancant la indústria i qui fa xantatge a parlaments com aquest.

Les diputades d'Aliança poden començar a llegir-se les entrevistes del seu candidat de Barcelona, que a part de dir que està bé que els pisos, les nostres cases, es converteixin en pisos turístics, també diu que una cosa que podríem fer és arreglar rodalies perquè anem vivint arreu del territori. Allà l'esperem, a Sant Boi l'esperem per..., quan vulgui.

Mirin, que cal defensar els treballadors, que cal donar suport al sector industrial i que la petroquímica té un pes brutal al Camp no es discuteix, perquè és una evidència. El que discutim és una altra cosa: el que discutim és si cada vegada que una multinacional amenaça de marxar, aquest Parlament ha de córrer a posar-hi milions públics sense preguntar qui mana, què es produeix, com es produeix i a canvi de què. Perquè això ja ho hem vist, és Nissan, i al final del dia s'emporten els milions; els treballadors, al carrer, i aquí no ha passat re.

Perquè aquest és el fons de la moció. Nosaltres votarem que sí a una part de les propostes i votarem que no a aquelles que signifiquen el contínuum de xantatge. Perquè ens proposen reconèixer el clúster químic i de refinació com a actiu estratègic, defensar-lo, reduir-li costos energètics, compensar emissions, facilitar tecnologies com l'hidrogen baix, la captura de CO₂ i obrir la porta al suport públic per al projecte de descarbonització del *cracker* d'etilè de Dow, valorat en 80 milions d'euros.

I hi ha una cosa amb la que hem d'acabar, que és: diners públics, facilitats públiques, regulació pública i diplomàcia pública, però molt poc poder públic, molt poc poder als treballadors, molt poca capacitat de decidir què fa realment aquesta indústria en el futur. I aquest és el nostre desacord. Perquè no volem una Catalunya sense indústria, és una evidència. Coneixem perfectament les deslocalitzacions. Coneixem perfectament no només els del Camp, sinó tots aquells polígons industrials que han quedat reduïts, en el millor dels casos, a la logística, a tot lo que era el cinturó roig del Baix Llobregat.

Ara bé, el dilema no pot ser «indústria, sí o no», perquè aquest és el xantatge de sempre, el mateix xantatge que li fan a la gent del Pirineu amb altres coses: «els jocs olímpics d'hivern, sí o no», i, si no, no tindran trens. Allà és –al Camp de Tarragona–: donem diners públics per a les empreses una vegada i una altra, i, si no, no tindreu treball. És una mica cansat que els catalans visquin en constant xantatge per tenir les inversions que pertoquen.

Nosaltres diríem que el que s'hauria d'aprofitar és..., que quan un sector planteja un tipus de crisi que només requereix el suport públic, s'aprofiti per recolzar d'una altra manera. Ho hem dit moltíssimes vegades. Si es posen diners públics, per què no operem com un inversor privat? Per què això no significa que siguin accions? Per què no passem aquestes accions als treballadors, que coneixen molt millor que tot aquest plenari junt com es produeix, què es produeix, quins són els clients, com es reparteixen, quina és la cadena de valor i com funciona? Ho hem vist en cada grup de treballadors i comitè que ha vingut aquí. Molt més que tots nosaltres junts.

Aquesta és la nostra aposta. Diners públics? Sí. Què són els diners públics? Impostos. D'on venen els impostos? Dels treballadors. Per tant, si es posen diners públics, que part de la propietat equivalent a aquestes accions sigui per als treballadors.

Això no és una cosa que se'ns ha acudit un dia a la CUP. Això és lo que va entendre perfectament l'esquerra europea, és el model que es va començar per sostenir a l'estat de benestar suec i que avui sembla oblidat. Perquè va ser Rudolf Meidner, ho hem dit moltes vegades, un economista del moviment obrer suec, que va proposar una cosa tan senzilla com radical: si les empreses acumulen beneficis gràcies al treball col·lectiu, una part d'aquell poder ha de passar progressivament a mans dels treballadors. No una paga extra, no una promesa; propietat, veu i capacitat de decisió. I si s'està fent amb els impostos de tots nosaltres, raons de més.

Per tant, si la petroquímica de Tarragona necessita diners..., nosaltres, evidentment, ara mateix, salvar tots els llocs de feina. Ara, comencem a deixar de tenir el mateix model una

vegada i una altra, hipotecant no els vostres diners, sinó els diners, precisament, d'aquells treballadors als quals després se'ls hi fa xantatge.

Gràcies.

El president

I, en darrer terme, per tal de pronunciar-se sobre les esmenes, té la paraula el diputat senyor Jordi Bertran i Luengo.

Jordi Bertran i Luengo

Moltes gràcies, president. Conselleres, consellers, diputades, diputats, treballadors... Altre cop..., bé, d'entrada, agrair la col·laboració de la diputada Raquel Sans i de la diputada Rosa Maria Ibarra, amb les seves esmenes, que hem transaccionat amb to constructiu. Crec que ho han explicat bé. Nosaltres crec que també..., això és un tema prou important com per no entrar en batalletes que comportin que al final el Camp de Tarragona i els treballadors i les treballadores en surtin perjudicats.

Quant als comentaris que s'han anat fent, al company Pere Lluís Huguet, del PP..., jo ja entenc que el PP hagi de posar el focus en una altra cosa, però, miri, això és una moció de política industrial, eh?, i vostès volien canviar aquest eix i convertir-la en una planificació energètica, que és una altra cosa. I, escolti, requisit previ..., jo no entenc, si és un requisit previ, per què no el PP s'ha avançat i l'ha entrat aquí al Parlament de Catalunya donant joc a aquest tema. *(Alguns aplaudiments.)* Crec que és una qüestió que haurien pogut fer. Bé, en tot cas, també recordar-los que vostès van votar majoritàriament en alguns punts d'aquesta moció quan es va passar com a proposta de resolució a la Comissió d'Empresa i Treball. Més que res, que ho sàpiguen, perquè potser no ho saben.

Després, m'ha encantat que ens hagin elogiat com uns mers apuntadors dels treballadors. Sí, sí, nosaltres no ens il·luminem, no tenim una il·luminació, saben? Vull dir, parlem amb la gent, estem al carrer, i en aquest cas hi havia una gent afectada. I, per tant, nosaltres, contents de ser mers apuntadors i haver col·laborat en tot això.

I, després, doncs, recordar-li a la gent que nosaltres no votem en contra de les esmenes que es presenten, sinó que senzillament no les acceptem. Ho dic perquè algun diputat no ho ha acabat d'entendre, això. En tot cas, quan a nosaltres se'ns identifica d'una manera molt clara amb els governs passats de Convergència i Unió, jo també els hi diria a alguns que, quan sento segons quines coses..., crec que la nostra relació amb Convergència és directament proporcional a la que alguns altres tenen amb el règim de l'any 1939.

Moltes gràcies.

El president

Acabat el debat, cridem a votació.

(Pausa llarga.)

Senyores i senyors diputats, iniciem ara les votacions de les mocions debatudes aquest matí. Com bé saben, els textos de les mocions que sotmetem a votació incorporen les esmenes acceptades i les esmenes transaccionals presentades.

Pregunto si hi ha cap grup parlamentari que demani o una votació separada o que es llegeixi alguna part dels textos que votarem. *(Pausa.)* En primera instància, demana la paraula el diputat Pellicer. Té la paraula.

Xavier Pellicer Pareja

Sí; gràcies, president. En el punt 23, voldríem sol·licitar que a la primera votació es separessin els punts 6 i 8, que es podrien votar conjuntament.

El president

Molt bé.

Xavier Pellicer Pareja

I a la segona votació, que es separessin els punts 3.f i 11, que també es podrien votar conjuntament.

Gràcies.

El president

Perfecte. La senyora Orriols també demanava la paraula.

Sílvia Orriols Serra

Sí. En la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la política turística, demanaríem votació separada del punt 10.b, si us plau.

El president

Molt bé. El Grup Socialistes també demanava la paraula, la senyora Díaz.

Elena Díaz Torreveiano

Sí. Del punt número 23, demanàvem votació separada del punt 6... –ai–, punt 8 –perdó. Punt 8.

El president

Molt bé. Doncs en prenem nota, i procedirem en els termes que vostès han demanat.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el model de mobilitat sostenible, finançament i manteniment viari (continuació)

302-00284/15

Comencem amb la votació de la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el model de mobilitat sostenible, finançament i manteniment viari.

Votem conjuntament els punts... *(Pausa.)* Disculpin, els punts 1, 8, 9, 18, 19 i 21.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per unanimitat.

Votem el punt 2.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 99 vots a favor, 35 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 3.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 88 vots a favor, cap vot en contra i 46 abstencions.

Votem el punt 4.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 46 vots a favor, 42 vots en contra i 46 abstencions.

Votem el punt 5.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 44 vots a favor, 11 vots en contra i 79 abstencions.

Votem el punt 6.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 106 vots a favor, 2 vots en contra i 26 abstencions.

Votem el punt 7.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 29 vots a favor, 13 vots en contra i 92 abstencions.

Votem el punt 9 bis.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 123 vots a favor, 11 vots en contra i cap abstenció.

Conjuntament votarem els punts 10 i 11.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 106 vots a favor, 26 vots en contra i 2 abstencions.

Votem el punt 12.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 66 vots a favor, cap vot en contra i 68 abstencions.

Votem el punt 13.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 66 vots a favor, 26 vots en contra i 42 abstencions.

Votem el punt 14.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 105 vots en contra, 29 vots a favor i cap abstenció.

Votem el punt 15.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 83 vots a favor, cap vot en contra i 51 abstencions.

Votem el punt 16.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 71 vots a favor, 17 vots en contra i 46 abstencions.

Votem el punt 17.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 64 vots a favor, 11 vots en contra i 59 abstencions.

I, finalment, votarem el punt 20.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 121 vots a favor, 13 vots en contra i cap abstenció.

**Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la política turística
(continuació)**

302-00285/15

Votem ara la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la política turística.

Votem conjuntament els punts 1.a, 1.b, 1.c, 1.d i 6.b.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 70 vots en contra, 29 vots a favor i 35 abstencions.

Votem el punt 1.e.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 31 vots a favor, 26 vots en contra i 77 abstencions.

Votem el punt 2.a.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 73 vots a favor, 26 vots en contra i 35 abstencions.

Votem el punt 2.b.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 108 vots a favor, 26 vots en contra i cap abstenció.

Conjuntament votarem els punts 2.c, 4.f, 6.a i 9.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 71 vots a favor, 63 vots en contra i cap abstenció.

Votem els punts 2.d, 3.d, 4.a, 4.b, 5.e, 5.g, 7.a, 7.b i 7.d.

Comença la votació.

(Remor de veus.) Ah, sí. Hi ha hagut un error a l'hora de formular la votació. Suspenem la votació i tornarem a votar. Torno a referir-me als punts que votarem: 2.d, 3.d, 4.a, 4.b, 5.e, 5.g, 7.a, 7.b i 10.d.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 124 vots en contra, 10 vots a favor i cap abstenció.

Votem el punt 3.a.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 124 vots en contra, 10 vots a favor i cap abstenció.

Conjuntament votem els punts 3.b, 3.c, 4.c, 5.d i 5.f.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 105 vots en contra, 29 vots a favor i cap abstenció.

Votem el punt 3.c.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 105 vots en contra, 4 vots a favor i 25 abstencions.

Votem el punt 4.d.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 12 vots a favor i 53 abstencions.

Votem el punt 4.e.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 71 vots a favor, 61 vots en contra i 2 abstencions.

Votem el punt 5.a.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 73 vots a favor, 26 vots en contra i 35 abstencions.

Votem el punt 5.b.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 31 vots a favor i 35 abstencions.

Conjuntament votarem els punts 5.c, 6.c i 6.d.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 71 vots a favor, 28 vots en contra i 35 abstencions.

Votem el punt 10.b.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 73 vots a favor, 26 vots en contra i 35 abstencions.

Votem la capçalera del punt 8.

Comença la votació.

Ha estat aprovada per 106 vots a favor, 26 vots en contra i 2 abstencions.

Conjuntament votem els punts 5.h, 8.a, 8.b i 8.c.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 106 vots a favor, 26 vots en contra i 2 abstencions.

Votem el punt 10.a.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 108 vots a favor, 26 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 10.c.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 63 vots en contra, 29 vots a favor i 42 abstencions.

I, finalment, votarem al punt 10.e.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 71 vots a favor, 26 vots en contra i 37 abstencions.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la indústria al Camp de Tarragona (continuació)

302-00287/15

En darrer terme, procedim a votar la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la indústria al Camp de Tarragona.

Comencem amb la votació del punt 1.

S'inicia la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 104 vots a favor, 4 vots en contra i 26 abstencions.

Votem el punt 6.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 108 vots a favor, cap vot en contra i 26 abstencions.

Votem el punt 8.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 66 vots a favor, cap vot en contra i 68 abstencions.

Conjuntament votem els punts 2, 3.c i 10.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 114 vots a favor, cap vot en contra i 20 abstencions.

Ara votem els punts 3.f i 11.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 119 vots a favor, cap vot en contra i 15 abstencions.

També conjuntament votem els punts 3.a i 3.d.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 107 vots a favor, 10 vots en contra i 17 abstencions.

Votem el punt 3.b.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 109 vots a favor, cap vot en contra i 25 abstencions.

Votem el punt 3.e.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 67 vots a favor, 10 vots en contra i 57 abstencions.

Conjuntament votem els punts 3.g i 5.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 106 vots a favor, cap vot en contra i 28 abstencions.

Votem el punt 4.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 96 vots a favor, 2 vots en contra i 36 abstencions.

Votem el punt 7.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 119 vots a favor, cap vot en contra i 15 abstencions.

I, finalment, votarem el punt 9.

Comença la votació.

Aquest punt s'ha aprovat amb 98 vots a favor, cap vot en contra i 36 abstencions.

Se suspèn la sessió, que reprendrem a dos quarts de quatre de la tarda.

La sessió se suspèn a les dues del migdia i dos minuts.