

XV legislatura · cinquè període · sèrie P · número 80

Ple del Parlament

Sessió 39, tercera i darrera reunió, dijous 12 de febrer de 2026

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

Sessió 39.3

La sessió, suspesa ahir, es reprèn a les tres de la tarda. Presideix el president del Parlament, acompanyat de tots els membres de la Mesa, la qual és assistida pel secretari general, el lletrat major, la lletrada Anna Casas i Gregorio i el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

Al banc del Govern seuen el conseller de la Presidència, la consellera d'Economia i Finances, el conseller de Justícia i Qualitat Democràtica, la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, la consellera de Salut, la consellera de Drets Socials i Inclusió, el conseller d'Empresa i Treball, la consellera d'Igualtat i Feminisme, el conseller d'Unió Europea i Acció Exterior, la consellera de Recerca i Universitats, el conseller d'Esports, la consellera de Cultura i el conseller de Política Lingüística.

El president

Es reprèn la sessió.

Mocions

302-00200/15, 302-00201/15 i 302-00204/15

Abans de continuar amb l'ordre del dia, tal com els grups parlamentaris ja han estat informats, els faig avinent que la Junta de Portaveus d'ahir va acordar (*remor de veus*) la modificació de l'ordre del dia d'aquesta sessió plenària –si us plau, silenci–, de tal manera que aquesta tarda se substanciaran els punts 15, 16, 17, 18, 19, 21 i, a continuació, la presentació i votació de les propostes de resolució corresponents al

debat general sobre la crisi de l'ascensor social, el progrés econòmic i l'estat del benestar, quedant posposades per a una propera sessió plenària les mocions corresponents als punts 20, 22 i 23.

Vull agrair a la Junta de Portaveus aquesta capacitat d'haver pogut arribar a aquesta transacció, incorporant un criteri fonamental, que era el criteri de precaució. D'acord amb les dades del Departament d'Interior, amb els mapes del Servei Meteorològic de Catalunya, vam considerar que una posició ponderada era, justament, reprendre la sessió ara, a les tres de la tarda.

Així mateix, els he de comunicar nou noves delegacions de vot per a la sessió plenària d'avui 12 de febrer. També va ser un acord de la Mesa i la Junta de Portaveus de, atesa aquesta situació d'excepcionalitat, de risc, de perill, donar el màxim de facilitats als diputats i diputades que plantegessin la delegació de vot. Passa a persones, diputats i diputades, que viuen en indrets especialment afectats i a alcaldes i alcaldesses. I, per tant, vam donar un termini, fins a la una de la tarda, per poder, d'acord amb allò que diu el Reglament en situacions d'excepcionalitat, operar aquestes delegacions de vot.

Els diputats que l'han delegat són els següents. La diputada Beatriz Silva Gallardo i el diputat Òscar Ordeig i Molist, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, han delegat el seu vot en la diputada Elena Díaz Torrevejano. El diputat Josep Vidal Bringué, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, ha delegat el seu vot en la diputada Ester Capella Farré. Les diputades Jeannine Abella i Chica, Mercè Esteve i Pi, Carme Renedo i Puig, Anna Erra i Solà i el diputat Joaquim Calatayud i Casals, del Grup Parlamentari de Junts, han delegat el seu vot en la diputada Mònica Sales de la Cruz. Finalment, el diputat Manuel Reyes López, del Grup Parlamentari Popular, ha delegat el seu vot en el diputat Juan Fernández Benítez.

Interpel·lació al Govern sobre els reptes de la mobilitat i el transport públic

300-00245/15

El quinzè punt de l'ordre del dia és la interpel·lació al Govern sobre els reptes de la mobilitat i el transport públic. 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 tots. Conselleres... Consellera Paneque, avui a Catalunya la mobilitat és un impost al temps. I no és un impost abstracte; són minuts robats cada dia, hores que la gent deixa de dedicar a cuidar, a cuidar-se, a estudiar, a arribar puntuals a la feina, a viure.

I aquest impost no el paga tothom igual; el paguen, sobretot, aquells i aquelles que no poden triar, qui depèn del transport públic per sostenir la vida, per a la gent que treballa, per a la gent que cuida, per a la gent que estudia.

I en el cas de rodalies aquest impost ja passa a ser una tómbola d'incerteses per a centenars de milers d'usuàries diàries. Gent que abans viatjava sense incidències i que avui surt de casa amb la por de no arribar.

I no voldria que s'entengués que debatem sobre rodalies com si fos una excepció. Li diré una cosa més incòmoda, però més certa: ens trobem davant d'una crisi de sistema. Quan cau el tren, el bus no absorbeix. Quan falla la informació, la gent queda desorientada. Quan no hi ha alternatives, el cotxe guanya i el país perd. I quan les responsabilitats es dispersen, com ha estat el cas, el resultat és sempre el mateix: la ciutadania assumint el cost.

I aquesta crisi de sistema té també una arrel política, una jerarquia de prioritats equivocada que ha premiat el luxe del viatger ocasional, l'AVE, i ha relegat el transport quotidià de la majoria, el que sosté la feina, els estudis i les cures. I aquí hi ha tres paraules que haurien de governar aquesta etapa: transparència, governança i ordre. Si no hi són, tot queda en propaganda. Si no hi són, no podem parlar de servei públic. Transparència, governança i ordre.

Estructuraré la interpel·lació en cinc blocs. En primer lloc, el pacte de país sobre rodalies; en segon, el manteniment estructural; en tercer lloc, l'execució de les infraestructures; en quart lloc, doblar la xarxa d'autobusos, i, per últim, el lideratge i autoritat de la Generalitat.

Pacte nacional per rodalies. Dèiem abans: transparència, governança i ordre. El pacte nacional per rodalies no pot ser només un titular; ha de ser un contracte amb el país, amb el poble de Catalunya. I això vol dir dues coses: llum i direcció. I vol dir també una esmena a la totalitat d'una manera de fer; no pot continuar un sistema d'alta exigència per a pocs i un sistema agafat amb pinces per a la majoria que es mou cada dia.

Transparència vol dir que la gent pugui seguir mes a mes què s'executa i què no – actuacions per línia, calendari, afectacions, indicadors reals de puntualitat, cancel·lacions, incidències – per recuperar la confiança perduda. El servei públic s'impulsa amb dades i amb fets.

Governança vol dir que s'acabi el ningú respon de tot, que hi hagi comandament, que hi hagi criteri i que hi hagi responsabilitat política quan el sistema falla. I ordre vol dir prioritzar allò que canvia la vida abans que el que queda bé per inaugurar – manteniment, seguretat, informació fiable, capacitat de resposta i punts crítics.

I una idea clau del pacte hauria de ser aquesta: a Catalunya ja veiem que altres models funcionen –Ferrocarrils de la Generalitat, el metro, el tram–, i que, per tant, el problema no és el tren en abstracte; és una manera de governar i de gestionar aquesta part del sistema.

Consellera, la gent ja no compra anuncis; la gent el que vol és veure ordre de govern i vol poder verificar-lo –qui mana, qui decideix i qui respon. I si aquest pacte ha de tenir una espina dorsal, és concentrar comandament i operació. Menys fragmentació, més proximitat, més capacitat de decisió aquí.

Dèiem: pacte de país. Segon, equips de manteniment d'urgència, permanència a Catalunya. La fiabilitat no la fan les rodes de premsa, no la fa aquest faristol, no ho fan tan sols els gabinets de crisi; la fiabilitat la fan les mans i els equips que mantenen la xarxa viva. Si el manteniment és fràgil, el sistema cau en cadena. Una avaria es converteix en una hora perduda. Una hora perduda es converteix en una jornada destrossada. Per això el que cal no és reforçar puntualment; cal institucionalitzar-ho.

Volem que el Govern es comprometi a deixar els equips d'urgència i manteniment permanentment a Catalunya, amb bases, especialitats, torns, estabilitat laboral i un

estàndard públic de resposta. No com a mesura extraordinària, sinó com una nova normalitat. I això té una conseqüència inevitable: calen recursos humans. Si volem un servei com el de Ferrocarrils, cal una plantilla amb múscul equivalent, equiparar ràtios de personal per quilòmetre de tren i assumir, sense eufemismes, que això pot voler dir doblar capacitat operativa i de manteniment.

I aquí hi ha una veritat incòmoda que també és de govern. Amb aquest parc mòbil envellit i amb trens que arriben tard, el manteniment és encara més decisiu, perquè, quan el manteniment és preventiu i la resposta és ràpida, el sistema aguanta. I, quan el sistema aguanta, la gent recupera la confiança perduda. Això és governar, posar múscul on hi ha fragilitat. I també és desactivar discursos interessats. El problema no és que el tren sigui inherentment insegur; el problema és la fiabilitat, la gestió i, sobretot, la capacitat de resposta.

Pacte de país, manteniment estructural i, en tercer lloc, la Generalitat ha d'executar inversions quan l'Estat no hi arriba. I aquí seré clar: quan el Govern de l'Estat va lent o incompleix, el país no pot quedar paralytitzat. La Generalitat ha de poder executar les inversions urgents allà on o bé la inacció o bé la lentitud de l'Estat estan castigant la vida quotidiana de la gent.

I una prioritat absoluta és blindar la infraestructura davant de la crisi climàtica. Catalunya ja no és un país de secà, i la xarxa no pot funcionar com si els episodis extrems fossin excepcions. I això no és una baralla competencial; això és incumbència, això és una obligació política amb el dret a la mobilitat. I això vol dir crear una capacitat real d'acció –mecanisme pressupostari, instrument jurídic i un criteri de prioritat, accessibilitat, seguretat, informació i els punts crítics de servei. I després, sí, ja ajustarem els comptes institucionals, però primer el servei.

I quan diem «punts crítics» volem dir punts crítics de veritat: actuar amb urgència sobre aquells punts amb risc d'esllavissada i sobre les limitacions de velocitat, que avui ens estan ofegant el servei, i invertir de manera massiva en el que dona fiabilitat, seguretat de superestructura, senyalització i alimentació elèctrica. Això és el que separa un sistema resiliient d'un sistema que cau amb el primer embat. Perquè el pitjor missatge que pot rebre la gent és: «Esperin.» No, governar és que el país no s'aturi. Si és una cosa urgent, s'executa. I governar també és triar bé quines infraestructures

són útils: les que augmenten capacitat, redundància i seguretat operativa, no les que només llueixen en el relat.

Pacte de país, manteniment estructural, execució directa i subsidiària i, el quart bloc, doblar la xarxa d'autobusos i reformar les concessions interurbanes. Si això és una crisi de sistema, la resposta ha de ser de tot el sistema. I aquí el bus és clau. Cal dir-ho sense por: cal doblar la xarxa d'autobusos allà on el tren no cobreix la demanda o no dona confiança. No com un pedaç per al col·lapse; com una columna vertebral, també d'equitat territorial.

Però això només serà possible si abordem una peça que sovint queda fora del focus: les concessions de transport interurbà. Consellera, les concessions no poden ser un simple contracte de quilòmetres; han de ser un compromís de servei públic i han d'encaixar en una estratègia intermodal de país. Busos que no només tapin forats, sinó que connectin de veritat comarques, hospitals, universitats i polígons, amb horaris de vida real i amb correspondències pensades amb el sistema, no improvisades.

I en paral·lel, allà on el tren convencional no pot donar la resposta que cal, planificar les xarxes de tren tram en corredors i territoris clau, perquè la crisi de sistema no es soluciona només arreglant, també es soluciona ampliant opcions. Si volem que el cotxe no sigui l'única sortida, el bus no pot ser una solució de reserva, ha de ser transport públic de primera, digne, estable i connectat, com ho és el tren tram. I això també és ordre.

Dèiem, doncs, pacte de país sobre rodalies, el manteniment estructural, l'execució de les infraestructures, doblar la xarxa d'autobusos i, per últim, i el més important, l'autoritat i el lideratge de la Generalitat. La Generalitat ha de tenir l'última paraula avui i demà. Aquest és el bloc més polític. Avui hi ha un moment d'interlocució intens amb l'Estat, és cert. Però el país no pot dependre només d'un moment, ni d'un nom, ni tan sols d'una figura. Quan el secretari d'estat marxi de Catalunya, qui tindrà l'última paraula, consellera?

Aquí és on es juga la credibilitat, que quedi blindada l'autoritat de la Generalitat en el govern del sistema, en la resposta a incidències, en la informació i en la planificació prioritzada. No volem més un laberint on la responsabilitat es perd i, per tant, ningú

respon. Volem un sistema on, quan hi ha un problema, hi ha una direcció. I quan hi ha direcció, hi ha rendició de comptes.

I això, en la pràctica, vol dir concentrar les competències i els centres de control, acabar amb aquesta dualitat surrealista de centres separats i unificar comandament operatiu sota unes rodalies de Catalunya reals, amb capacitat de decisió i resposta en temps real.

I acabo, consellera, tornant a l'inici. Avui la mobilitat és un impost al temps de la gent. Imaginem una infermera que entra a torn, un estudiant que arriba a un examen, una treballadora que no pot fer teletreball, una mare que arriba tard a recollir la seva filla perquè el tren ha fallat i el bus no compensa. No és una anècdota, és la normalitat de massa gent avui dia. I, mentre això passa, el país perd productivitat, perd accés i perd oportunitats. La crisi de mobilitat és una crisi també social, territorial i climàtica, les tres coses alhora. I aquest Parlament pot fer dues coses: normalitzar-ho o governar-ho.

Per això aquests cinc blocs no són un guió; són condicions de país i són imprescindibles en la negociació de pressupostos, perquè sense diners, responsables ni indicadors no hi ha canvi. Transparència, governança i ordre. Menys relat, més autoritat, més servei i menys temps robat a la vida.

Gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. 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. Diputats, diputades... Espero tenir veu per a quinze minuts, diputat Mijoler.

Començo per on vostè finalitzava, explicar el perquè o la importància de les polítiques públiques en el foment del transport públic. Hi ha un primer element, el de la mobilitat sostenible, i, per tant, el d'assolir objectius climàtics, els objectius recollits al pacte

verd europeu, la llei europea del clima, que estableixen aquesta reducció del cinquanta per cent de les emissions d'aquí al 2030 i la neutralitat climàtica d'aquí al 2050. Per tant, en aquest marc ja el transport públic es marca com una peça clau per reduir aquestes emissions i millorar la qualitat de l'aire. Només per això ja valdria la pena l'impuls de polítiques públiques de foment del transport públic.

Però, com vostè molt bé apuntava, les dades de mobilitat ens mostren que, cada vegada més, hi ha una part significativa de la població que es mou de manera sostenible i que combina mobilitat activa amb mobilitat a través del transport públic, i que el vehicle privat continua tenint un pes rellevant, sobretot en depèn quins corredors, en depèn quins territoris, però que, en tot cas, hi ha un creixement dels usuaris, de la ciutadania que utilitza el transport públic. I per això s'han de prioritzar aquest tipus de polítiques públiques per expandir aquest model al conjunt del territori, molt utilitzat a l'àrea metropolitana, però al conjunt del territori, perquè sigui realment una alternativa que aconseguixi ser prioritària per a aquests avantatges que marcàvem. Per tant, no només una eina ambiental, sinó un element de cohesió territorial important. I aquí de ben segur que els interurbans, el bus, alguns eixos tramviaris, que després especificaré, hi tindran, hi tenen i hi han de tenir el seu paper.

Per tant, garantir serveis freqüents ben connectats, cobertura territorial per, efectivament, disminuir les desigualtats. Vostè apuntava també aquesta tríada: ambiental, territorial i social. Facilitar l'accés a l'ocupació, l'educació i altres serveis públics; per tant, millorar la qualitat de vida.

Per tant, aquesta planificació de la mobilitat –i m'ha agradat que vostè també en fes esment– ha de partir d'una visió integral del sistema. Vostè deia: «Ara estem parlant molt dels eixos ferroviaris, tenen la seva importància, però és veritat que hem de tenir els diferents modes en aquesta visió global –ferrocarril, tramvia, autobús–, que es complementen per tal de tenir un sistema robust.»

I, miri, seguiré la resposta amb els cinc blocs que vostè ha marcat, però pensava que era important emmarcar aquesta visió més global o aquesta mirada més transversal. Respecte a la unitat, per nosaltres és..., en fi, de totes les crisis habitualment en sorgeixen també oportunitats. I crec que d'aquesta en podrà sorgir l'oportunitat de treballar, com deia, de manera unitària i en aquells aspectes on puguem tenir grans

consensos, un pacte o un acord de país en termes de transport públic i ferroviari, específicament, on puguem incorporar els agents econòmics, socials, plataformes especialitzades al món local per dissenyar aquest transport ferroviari emmarcat en aquesta mirada global de transport públic de país.

I aquesta unitat, des del nostre punt de vista, té tres eixos, tres elements. Primer, que continuï el desplegament inèdit per fer inversions tant d'urgència... Vostè ho deia: allò que aquests dies ha estat inèdit i urgent s'ha de convertir en estructural. Crec que l'anunci de trenta places per a l'empresa Adif en una oferta només per a Catalunya és un primer pas que consolidaria això que dic, i solucionar els punts crítics les pròximes setmanes. Segon, desplegar també la inversió vinculada al pla de rodalies, aquests més de 8.000 milions d'euros. I, tercer, demanar que, efectivament, els treballs s'executin amb rapidesa els propers anys. Aquests serien els tres àmbits on pensem que la unitat que el Govern insta o estén la mà es pot produir.

Segon i tercer punt: parlava del manteniment. Ja li deia que aquestes trenta places crec que van en el bon camí, més perquè és una oferta única per a Catalunya, no s'emmarca en una oferta global. I, per tant, això ens ajudarà també a mantenir els treballadors i treballadores a Catalunya, perquè és una oferta que ja s'inicia des d'aquí. Ho dic perquè la rotació és elevada també en alguns dels centres de control de Renfe i Adif, i és bo que el personal estigui vinculat a persones que vulguin desenvolupar la seva carrera professional a Catalunya.

I el tercer eix era inversions. Aquest els hi faig conjuntament perquè crec que queda molt ben emmarcat en el pla de rodalies 2020-2030. Com saben, del 2020 al 2025 hi ha hagut una execució millorable, però, en qualsevol cas, no menor, si més no molt més gran que la dels últims anys, aquest setanta-dos per cent d'execució pressupostària d'obra certificada, per tant, obra executada; un increment del vint-i-sis per cent per al 26-30 respecte al pla vigent, aquests 1.700 milions d'euros addicionals, bona part dels quals van precisament no només orientats a obra nova, com vostè deia, sinó sobretot a fer una cosa que la gent demana de manera desesperada, i és que el sistema funcioni, per tant, respecte a l'operativitat, la fiabilitat i el manteniment de la pròpia infraestructura.

En aquest sentit, recordar els quatre eixos d'aquest pla de rodalies. El primer, fiabilitat de la infraestructura. Aquí sobretot estem parlant d'actuacions en ponts, túnels, vies, electrificació, senyalització i seguretat; són un conjunt de 287 actuacions. El segon eix, qualitat del servei. Això vol dir, sobretot, pensar en els usuaris, millores en la informació a temps real. Crec que aquesta és una qüestió..., saben que hi estem insistint. Estem lluny de l'objectiu, molt lluny; no hem assolit ni molt menys els estàndards que volem. Accessibilitat a les estacions. Aquí sí que hem fet un pas endavant. Encara estem lluny respecte a altres sistemes de transport, que ja voregen el cent per cent d'accessibilitat; en el cas de rodalies estem al setanta-cinc, però estàvem al vint-i-cinc. Per tant, aquí sí que haig de dir que s'ha fet un esforç. Digitalització i cura de les estacions com a porta d'entrada a rodalies; aquí també hi ha un programa de reposició d'actius important.

Tercer eix, guanyar capacitat del sistema, integració urbana. Aquí hi ha algunes obres de millora, d'integració, de semisoterrament o soterrament, que en termes de seguretat –poso d'exemple Montcada i Reixac– tenen una importància no només per integració urbana, sinó també per capacitat del propi sistema i per seguretat del propi sistema.

I, finalment, un quart eix afegit en aquesta actualització del pla de rodalies, i que és una veritable obsessió del departament també, que són els tallers. Efectivament, el material rodant està..., més enllà de la renovació, del pla de renovació, té moltíssimes incidències; no tot el material rodant està a disponibilitat del servei comercial. I, en aquest sentit, vies d'estacionament, el que coneixem com a «platges» de vies i tallers, són absolutament fonamentals per assegurar que el material, el que vagi arribant i el que tenim, estigui en condicions d'estar a les vies operant en termes comercials.

Els altres dos punts que emmarcava. Els serveis interurbans. També m'ha agradat que introduís aquest element com a complementari. És veritat que els interurbans ens donen aquesta capil·laritat o aquesta complementarietat respecte a la gran àrea metropolitana, o les àrees metropolitanes, i que ens permet, a través de serveis a demanda com pot ser el Clic.cat o corredors com el Brcat, donar més eficiència al servei interurbà i també operar en entorns més rurals, on no hi ha suficient demanda

com per tenir serveis ordinaris, però sí que hi ha demandes puntuals, que, com dic, a través d'aquest transport a demanda es poden complementar.

Estem treballant des del departament –i ens agradarà que aquest any, a través dels pressupostos, ja pugui estar en marxa– un pla de xoc per millorar els interurbans que en aquests moments tenim operant. Estem parlant d'un pla de xoc algunes línies del qual i reforços hem posat en pràctica aquests dies, després de l'accident de Gelida, precisament; alguns corredors com pot ser a l'àmbit del Maresme o com poden ser corredors que venen del sud, que necessiten clarament reforç. Estem parlant d'un programa d'entre 20 i 21 milions d'euros per complementar els serveis que tenim en aquests moments en marxa i que han d'ajudar... Són més de cent trenta actuacions a totes les demarcacions, a tot Catalunya, per complementar efectivament el transport interurbà

I, finalment, respecte a l'autoritat i el lideratge. Efectivament, el camí de la governança i accelerar el traspàs de rodalies amb el nomenament del senyor Òscar Playà, l'equip que l'ha d'acompanyar, i endinsar-nos en l'operativa i en aquesta millor coordinació entre Renfe i Adif és el camí. És el camí per poder gestionar des de la proximitat i per, efectivament, com diu vostè, assolir no només aquest lideratge, sinó també la responsabilitat d'allò que pugui passar, i no estar pendants de diferents organismes, de diferents agències que, per la llunyania amb el territori, no sempre tenen aquesta mirada des de la gestió de la proximitat.

Crec que he repassat els cinc blocs. En tot cas, quedaran cinc minuts després per donar resposta.

Gràcies.

El president

Gràcies, consellera. I per fer la rèplica té la paraula el diputat senyor Lluís Mijoler Martínez.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, ens han donat algunes respostes que sí, que poden sonar bé, però sobretot li recordo que el país ja no viu de paraules; el país viu de fets –dades, direcció, resultats. Jo li posaré, a més del que ens ha dit, alguns compromisos

concrets, i l'hi diré clar: si avui els assumeix, ho destacarem, perquè són exactament propostes que ja també li havíem fet. I, si no, li demano que digui què no pot, el Govern, assumir.

Sobre el pacte, un tauler públic de compliment del pacte: dades, calendari i veritat. Un tauler públic i regular que permeti seguir el pacte sense propaganda, per línies i actuacions, indicadors reals, amb puntualitat efectiva, amb cancel·lacions sobre incidències greus, temps de resolució i qualitat de la informació a l'usuari. N'ha referit, però això, a més, ha de ser transparent, amb una actualització mensual i amb compareixença periòdica per donar la cara i retre comptes. La transparència no ha de ser per decorar, sinó per verificar, i perquè sigui un pacte de país que aquestes dades permetin veure, també, si la inversió va a millorar el servei o només a maquillar titulars, és a dir, si acaba sent efectiva. Calendari públic, indicadors públics, responsables públics.

Un segon, governança estable i comandament clar del sistema. Estructura i protocols perquè davant d'incidències hi hagi aquesta direcció única que en parlaven i que ara al final s'hi referia –decisió, alternatives, informació o compensacions. Aquest fi del «tothom hi és, però ningú acaba responent del tot». Això vol dir, com dèiem, concentrar les competències i els centres de control en un rodalies de Catalunya operatiu. Això s'hauria de fer ja: un sol centre, una sola cadena de decisió, una sola responsabilitat política. Es fa amb Ferrocarrils de la Generalitat; per tant, és possible. Qui mana? Qui decideix? Qui respon?

Tercer compromís, manteniment sobre els equips permanents a Catalunya –s'hi ha referit– i estàndards de resposta. Ens ha parlat d'aquestes trenta places, d'acord, però amb bases, amb torns i especialitats, aquesta estabilitat laboral, temps màxims de resposta públics que estiguin definits, menys improvisació, per tant, i menys fragilitat estructural. I això traduït en plantilla. Equiparar també les ràtios a la de Ferrocarrils i assumir aquest augment de personal necessari –si han de ser més d'aquestes trenta– sense eufemismes, per garantir aquesta fiabilitat.

Un quart compromís sobre l'execució, la capacitat d'execució de la Generalitat quan l'Estat no compleix. Necessitem... Ens ha parlat del pla de rodalies, però un pla de rodalies que encara no hem vist, només n'hem vist un powerpoint. Estem esperant

que ens el faci arribar. Però necessitem un instrument pressupostari i jurídic per avançar en aquelles inversions que siguin urgents –accessibilitat, seguretat, informació, punts crítics–, amb un mecanisme de regularització posterior, perquè, com li deia, el país no pot esperar.

Ens ha parlat del pla de rodalies, informació, accessibilitat, la integració urbana... Jo li proposo algunes prioritats immediates més. Hem parlat abans de la triple crisi –climàtica, social i territorial–, blindatge climàtic, quins són els punts de risc i limitacions de velocitat, i una inversió massiva en allò que dona la fiabilitat –la superestructura, la senyalització i l'alimentació elèctrica–, que no n'hem parlat, i amb una agenda d'infraestructura útil. Més capacitat i més redundància operativa allà on realment el sistema demostra ser fràgil.

I, per últim, han parlat també de la reforma de concessions interurbanes i del pla de xoc de bus, els corredors amb reforç que es volen plantejar amb aquesta inversió de 21 milions d'euros. Cal doblar l'oferta on calgui. Reforçar l'Exprés.cat i els serveis estructurals, hi estem d'acord. Horaris, consellera. Horaris de vida real per a la gent, i una visió integral de la intermodalitat. No pot ser que no quadrin els horaris dels busos amb els dels trens. Una integració tarifària i informativa també és clau, i clàusules socials i ambientals exigents quan toquin les concessions del 2028. El bus ha de ser una peça central del sistema, ha de ser una visió integral; no ha de ser un peça. I, en paral·lel, planificar i impulsar xarxes de tren tram, que també n'hem parlat, on sigui la solució estructural per connectar els territoris. L'equitat territorial no pot dependre només de resistir a rodalies, sinó que hem de construir alternatives. Només podrem descarbonitzar si ajudem a deixar el cotxe privat.

Miri, li poso un exemple, la C-32. Podem fer dues coses entre Blanes i Lloret: o perllongar-la i que tothom vagi en cotxe, o fer una alternativa, que té a veure amb el tram Tordera, i, per tant, veure quin és el resultat perquè la gent agafi menys el cotxe. I d'això n'hem parlat. I, per tant, hi han dues alternatives, i el que no pot fer el Govern és decidir-se per la primera abans de tenir les propostes.

I una última cosa, la més important, segurament, com li deia abans: governança i autoritat després del secretari d'estat. I aquí els Comuns ho diem clar: cal una reestructuració d'un macrodepartament que concentra masses responsabilitats

estratègiques. Té moltes coses i moltes responsabilitats importants del país: el desplegament del Plater, la construcció d'habitatge i el pla territorial sectorial d'habitatge, tramitació de la llei d'economia circular, pla de rodalies, gestió d'una crisi ferroviària permanent. És un debat de capacitat de govern. Si tot depèn d'un sol centre, el país perd velocitat i perd capacitat d'execució.

Consellera, per últim, la gent no espera ni vol que vostè dimiteixi perquè tot segueixi igual. El que espera i desitja la gent és que governi amb lideratge, amb compromisos, amb transparència i amb indicadors verificables.

Gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. I per fer la rèplica té la paraula l'honorable consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, i portaveu del Govern.

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

Sí; gràcies, president. Diputat, gràcies pel to, crec que sempre constructiu. A més, el seu grup parlamentari, certament, ha mostrat sempre no només la preocupació, sinó propostes propositives a l'hora de millorar el transport públic a Catalunya.

Efectivament, el pacte ha de tenir aquest component d'actualització, de seguiment, de transparència. Per això crec que és bo que entitats i societat civil organitzada a través de col·legis professionals, el món social, econòmic acompanyin, perquè seran garants, precisament, de que es faci amb la màxima transparència i eficàcia.

Alguns documents base que podrem traslladar des del Govern, el propi pla de rodalies..., que aprofito per dir... Crec que ho vaig dir ahir, però, si no, ho repeteixo. Dilluns al matí vostès tindran el document ja editat sencer. Són..., ja ho veuran, té un gruix important, però crec que és bo que el comencem a repassar, més enllà, efectivament, del resum que els vam poder traslladar.

Per tant, pla de rodalies, pla de xoc i l'estratègia ferroviària són les tres eines que el Govern, en aquests moments, té a disposició i que traslladarem perquè puguin ser també elements en la discussió d'aquest pacte de país o pacte nacional pel transport públic, específicament en l'àmbit ferroviari.

El centre de control compartit. Efectivament, en aquests moments, una de les dificultats és que el CCTC d'Adif i el CGO de Renfe estan ubicats físicament en espais diferents, i que tenen mirades, una, de trens i l'altra, de servei d'usuaris. Per tant, aquesta coordinació, compartició és, efectivament, una de les eines que estem treballant, que ha de millorar en termes d'informació, perquè, realment, la no coordinació d'aquests dos centres ens ha dificultat a l'hora de donar informació a temps real al ciutadà.

Pla de rodalies. Ja li he comentat el tema dels horaris.

Volia... Sobre el tema dels tramvies, que vostè n'ha fet esment, algun apunt. Els estudis que, en aquests moments, s'han analitzat de Bages, Terres de l'Ebre, anella de les Gavarres, el Girona-Olot, el del Pirineu, ens permetran prioritzar. Sé que aquesta és una qüestió que a vostès també els preocupa, i el cost del seu manteniment. I, en aquests moments, com saben vostès, el Tramcamp de Tarragona està molt avançat, fins i tot a nivell d'inversió i execució. I en aquests moments algun dels trams de l'anella de les Gavarres, doncs, també està força avançat.

Però, en qualsevol cas, crec que, efectivament, amb aquesta complementarietat que dèiem en la Catalunya endins, en la Catalunya interior, els tramvies poden jugar el seu paper i han de tenir aquest dibuix també en aquesta mirada més global i transversal. Del tramvia del Camp de Tarragona crec que ja n'hem parlat en altres ocasions.

Integració tarifària i tecnològica. Vostè ho apuntava, i aquest és un element que, a vegades, en el debat, queda apartat, però té la seva importància. Perquè que un sistema de transport sigui atractiu no només depèn de les infraestructures o dels serveis; també de la facilitat d'ús i de la integració entre operadors i modes de transport, efectivament. I, en aquest àmbit, tant la integració tarifària com tecnològica són una palanca clau per fomentar l'ús de transport públic.

En aquest 2025 s'ha avançat de manera molt significativa per l'ampliació del sistema tarifari integrat, permetent una major homogeneïtat, eh?, i simplicitat en les persones usuàries. I, paral·lelament, la implantació del sistema T-mobilitat representa també un salt qualitatiu en la gestió del transport públic.

Per tant, ens havíem marcat, aquesta legislatura, el 27 com a any d'integració tarifària a tot Catalunya, i els terminis s'estan complint. I, per tant, crec que serà un objectiu que tots plegats podrem donar per fet i assolit. I crec que es va pel bon camí, en aquest sentit.

I, finalment, també tenia l'estratègia de la bicicleta –però amb un minut no em dona temps, ja en parlarem– per acabar de complementar tots els modes de transport. Jo crec que els hem repassat tots.

Sobre la gestió i el pes d'algunes responsabilitats en el departament, és així. Jo també vull dir que, d'alguns àmbits que marcava, fixi's que crec que es veu clarament com l'impuls d'algunes polítiques per part del departament no només no s'ha vist alterat o endarrerit, sinó que, de fet, qüestions que feia anys que estàvem parlant en aquest hemicicle, s'ha vist com en aquest any i mig han tingut el seu impuls.

Estic parlant del Plater, estic parlant també dels pressupostos de carboni, estic parlant de polítiques d'habitatge, que hem treballat conjuntament amb vostès, i que, en fi, s'ha avançat tant en l'àmbit normatiu... (*Sona un avís de Protecció Civil als telèfons mòbils.*) Una altra vegada, de debò? (*La consellera riu.*) Això és perquè vegin la coordinació que hi ha entre departaments. (*Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.*) S'ha esgotat el temps. (*Remor de veus.*)

El president

Si us plau, si us plau...

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

Sí. Aprofito també per llançar un missatge, com ahir, de que, malgrat que en alguns àmbits i termes hi haurà alguna desescalada i relaxació..., aprofito per traslladar a la ciutadania que es mantingui tota la precaució, perquè, més enllà de que l'episodi de vent, doncs, vagi remetent, pot haver-hi elements de perill a la via pública. I, per tant, aprofito per agrair el comportament cívic dels catalans i catalanes i per demanar que continuïn amb aquesta atenció a la mobilitat.

Moltíssimes gràcies. I en continuarem parlant, segur, en altres ocasions. Gràcies.

El president

Ens esperem a que acabi. (*Pausa.*)

Mocions

302-00197/15, 302-00199/15, 302-00202/15 i 302-00203/15

El setzè punt de l'ordre del dia és la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern... (*Remor de veus.*) Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el col·lapse de Catalunya a conseqüència de la gestió del Govern.

Abans de començar el debat, els faig avinent que, de conformitat amb l'acord de la darrera..., de la penúltima Junta de Portaveus, el debat d'aquesta moció se substanciarà conjuntament amb els punts 17, 18 i 19, relatius a la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la xarxa ferroviària, a la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el col·lapse de les infraestructures de mobilitat, i a la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sistema ferroviari, amb un temps d'intervenció de quinze minuts per a cada grup parlamentari.

En primer lloc, per exposar la moció, té la paraula el diputat senyor Juan Fernández Benítez, del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya.

Juan Fernández Benítez

Bona tarda. Gràcies, president. Diputados y diputadas, hay momentos en los que la política debe dejar de hablar de relatos y empezar a hablar de realidad. Cataluña atraviesa ahora uno de esos momentos.

No estamos ante una crisis puntual ni ante una cadena de incidentes aislados. Estamos ante una acumulación de disfunciones estructurales que afectan a la movilidad, a la sanidad, a la educación, a la actividad económica y, en definitiva, a la calidad de vida de los ciudadanos.

Cuando lo excepcional se convierte en cotidiano, el problema ya no es técnico; es político. En los últimos meses se ha insistido en presentar una Cataluña que lidera y que vive una prosperidad compartida, pero, detrás de esa ladera verde de Teletubbies que nos pinta el Gobierno de Illa, la realidad social y económica dibuja un paisaje mucho más complejo, una realidad más dura.

Ayer lo dije: más de tres mil autónomos han cesado su actividad desde principios de este año, más de diez mil personas se han ido a las listas del paro en los últimos meses. Detrás de cada una de esas cifras hay un proyecto que se apaga, una familia que ajusta gastos o que no llega, o que directamente no llega, y una incertidumbre que crece. Si la prosperidad existe, no está llegando a una parte significativa de la sociedad catalana. Puede ser que exista en algún rincón desconocido de su realidad virtual, pero el caso es que nadie lo ve en la realidad, y, por tanto, no es compartida.

La política económica no puede medirse solo en indicadores macroeconómicos agregados. Debe evaluarse en función de la capacidad real de generar oportunidades sostenidas, seguridad jurídica y estabilidad regulatoria. Y hoy demasiados pequeños empresarios y autónomos sienten que navegan en un entorno cada vez más incierto. La brecha entre el discurso institucional y la experiencia cotidiana es cada vez más evidente. La distancia entre ustedes, el Gobierno, y los ciudadanos y su realidad es abismal.

El verdadero examen de cualquier gobierno no está en sus campañas de comunicación, sino en el estado de los servicios públicos que gestiona. ¿Y cómo están los servicios públicos en Cataluña? Pues muy mal, para qué vamos a engañarnos.

Más de ochocientos mil catalanes están pendientes de una visita o una intervención quirúrgica. Y las listas de espera no son un concepto abstracto; son diagnósticos que se retrasan, cirugías que se posponen, angustias que se prolongan.

En educación, más de mil módulos prefabricados siguen formando parte estructural del sistema educativo, y los barracones nacen como soluciones temporales. Cuando se cronifican, revelan una planificación insuficiente y una falta clara de voluntad política.

En el ámbito administrativo, miles de personas esperan más de un año para el reconocimiento de un grado de discapacidad. Y un año no es solo un trámite; es un periodo en el que se condicionan ingresos, apoyos y dignidad.

Estos no son problemas ideológicos; son fallos de gestión y falta de voluntad política de un gobierno. El problema ideológico es cuando hay quien se sitúa en el pedestal

de la grandeza moral y de la buena gestión y se permite dar lecciones a los demás. El problema es cuando los que van perdiendo la confianza de los ciudadanos y el apoyo electoral, elección tras elección, buscan en embarrar la política la solución para tapar su incompetencia.

Y aquí llegamos a *rodalies*. *Rodalies* es el símbolo de una Cataluña bloqueada, en colapso estructural. Y, si hay un ejemplo paradigmático del deterioro funcional, es exactamente ese, *rodalies*.

Cada día, medio millón de catalanes dependen del servicio ferroviario para trabajar, estudiar o mantener su actividad económica. Y la realidad golpea con los datos y mata el relato de los que embarran, de los que estafan y de los que mienten.

En los últimos años, especialmente en los últimos meses, las incidencias graves se han multiplicado: averías constantes; trenes suprimidos; retrasos que superan con frecuencia los treinta, cuarenta, sesenta minutos; líneas colapsadas durante horas.

Cuando llegar tarde deja de ser una excepción y se convierte en norma, no hablamos de una mala semana; hablamos de algo que ha colapsado. Y ha colapsado cuando Pedro Sánchez está cerca de celebrar, por desgracia para los catalanes y para el conjunto de los españoles, una década como presidente del Gobierno de España.

Miren, el transporte es la columna vertebral de una economía moderna. Cuando esa columna falla, las consecuencias se extienden: empresas que pierden productividad, trabajadores que acumulan sanciones por retrasos involuntarios, estudiantes que pierden evaluaciones, autónomos que cancelan servicios. Si además coinciden cortes en vías estratégicas como la AP-7, el mensaje que se proyecta es el de una Cataluña que se detiene, que se para, que colapsa.

Y esto no es ni una metáfora ni pintar una Cataluña apocalíptica, como han dicho la *consellera* Paneque o ayer el *conseller* Dalmau; es una descripción objetiva. Ahora debe ser que los que embarran, la fábrica de bulos del Partido Socialista está en poder de la verdad absoluta; debe ser que los medios de comunicación –*La Vanguardia*, *El Periódico*, *El País*– deben pintar una Cataluña apocalíptica cada día en sus portadas; debe ser que toda la oposición, de izquierda a derecha, nos hayamos puesto de acuerdo en que Cataluña está colapsada.

Por cierto, aquí el primero en denunciar esa realidad, ese colapso, es el Partido Popular. Ahora algunos se han añadido al discurso, pero nosotros lo hicimos meses después de esa investidura entre el Partido Socialista, Esquerra y los Comuns. Y ahora se han apuntado ustedes, los señores de Junts, y Esquerra Republicana también, aunque firmaron esa investidura. Y, ya que les gusta repetir a Junts y Esquerra lo que dice el PP, les voy a pedir que repitan conmigo algo que ustedes se tienen que repetir cada día –no nosotros, ustedes–: somos cooperadores necesarios del desastre del Gobierno de Pedro Sánchez. (*Alguns aplaudiments.*) Somos cooperadores de ese desastre.

Diputados y diputadas, honradez ante todo. Durante años se han anunciado inversiones en infraestructuras ferroviarias. Sin embargo, Cataluña ha acumulado déficits de ejecución en materia ferroviaria. Aquí el Partido Popular debe hacer autocrítica, y lo hace –eso, y lo hace–, por supuesto que sí. Pero una cosa es hacer autocrítica sobre lo que ocurrió hace diez años, y otra es asumir la responsabilidad de lo que ocurre ahora. Y en el caos de *rodalies* la responsabilidad es única y exclusivamente de Puente y Paneque, de Illa y de Sánchez –de Puente y Paneque, y de Illa y de Sánchez. (*Alguns aplaudiments.*) Así de claro.

Tras ocho años de un mismo espacio político, el del Partido Socialista, al frente del Gobierno central, resulta difícil sostener que la responsabilidad es siempre heredada. ¡Venga ya! Hasta aquí hemos llegado. No tomen por tontos a los ciudadanos. Los gobiernos de hace diez años no conducen los trenes de hoy. La responsabilidad es suya y solo suya. Y tampoco se puede obviar que en Cataluña gobierna un gobierno que tiene la obligación de exigir, de presionar y de liderar soluciones, cosa que ustedes *no* han hecho.

Y, cuando diferentes niveles institucionales comparten orientación política –en este caso, la del Partido Socialista– y aun así los problemas persisten, la explicación ya no puede ser el enfrentamiento partidista; la explicación es *su* incompetencia. Y la ciudadanía no distingue entre competencias cuando pierde horas en un andén; distingue entre soluciones y excusas. Y esto no es un problema de competencias; es un problema de *incompetencia*, de *su* incompetencia.

Señora *consellera*, no hablamos del durante. Usted, en la interpelación, me acusaba: «Usted, si hubiese visto una vía con piedras, ¿hubiese anulado el servicio?» Evidentemente que sí. Es que no hablamos de su gestión durante la crisis; hablamos de la previa y de la de después. Hablamos de que es usted culpable de haber llegado a donde hemos llegado, y es usted culpable de haber mentido y de haber dado información falsa posterior a la crisis.

Diputados y diputadas, Cataluña no está condenada al colapso; Cataluña no puede estar condenada al colapso ni al fracaso. Tiene potencial económico, capital humano, posición estratégica y capacidad industrial. Pero ese potencial requiere prioridades claras: planificación rigurosa, ejecución presupuestaria real, evaluación permanente de resultados, asunción de responsabilidades cuando las cosas no funcionan. Gobernar no es administrar inercias ni tampoco multiplicar mesas de trabajo; gobernar es anticipar problemas y resolverlos antes de que se cronifiquen.

Ayer decía el *conseller* Dalmau que organizar mesas de trabajo es trabajar. Yo creo que es más aquello de que..., si no saps què fer, crea una taula de treball. Miren, cuando la respuesta habitual es reactiva y tardía, se transmite la sensación de que la Administración va siempre un paso –o más de uno– por detrás de la realidad, y eso erosiona la confianza de los ciudadanos.

Y la cuestión de fondo no es si el discurso institucional es convincente; la cuestión es si la vida cotidiana de los ciudadanos mejora, si la sanidad responde con agilidad, si el transporte funciona con puntualidad, si la educación ofrece estabilidad estructural, si los emprendedores encuentran un entorno propicio, si la Administración es rápida y eficaz. Y no, no lo es, ni por asomo lo es.

Cuando demasiadas respuestas son negativas, la política debe hacer algo más que explicar: debe corregir. Cuando lo extraordinario se convierte en habitual y el colapso deja de sorprender, la sociedad empieza a normalizar lo inaceptable, y ese es el mayor riesgo, y ese riesgo ya está aquí. Ese es el riesgo que hoy tratamos aquí, aunque ustedes no lo quieran ver.

Ustedes dicen que somos malos profetas –ayer nos lo dijeron– y nos acusan de jinetes del apocalipsis. Y nosotros les decimos que salgan de una vez de su Matrix. Cataluña no necesita más *marketing* institucional: ni «Govern de tothom», ni

«Catalunya que lidera», ni «Prosperitat compartida», tres eslóganes para la misma estafa política. (*Alguns aplaudiments.*) Los catalanes necesitan gestión solvente, liderazgo claro y responsabilidad política efectiva. La pregunta no es quién tiene la culpa histórica; la pregunta es quién asume hoy la responsabilidad de cambiar la situación.

Señores del Gobierno, para preguntarles ya está la oposición, porque gobernar no es describir los problemas –no, no es eso–, es resolverlos. Pero antes, señora *consellera*, dimita, porque usted ya no está capacitada para resolverlos, ya pasó su oportunidad.

Señora Paneque, lo de *rodalies* no es mala suerte, no es herencia; es gestión socialista, es responsabilidad directa de Pedro Sánchez, de Óscar Puente, de Salvador Illa, de Sílvia Paneque y del Partido Socialista, porque cuando gobiernas no puedes esconderte; cuando mandas, respondes. Han convertido *rodalies* en el símbolo de su incompetencia, y la ciudadanía está harta.

No pueden seguir vendiendo prosperidad compartida mientras la gente viaja en el caos. No pueden hablar de justicia social mientras miles de trabajadores pierden horas de su vida en una red ferroviaria indigna. No pueden presumir de gestión cuando la realidad les desmiente cada día en los andenes.

La ciudadanía está harta de que Óscar Puente mienta mientras tuitea, de que Pedro Sánchez mienta mientras se carcajea, de que Salvador Illa no haga absolutamente nada y de que la *consellera* Paneque no haya sido capaz de gestionar una crisis como esta. Los trenes siguen fallando, y lo que falla no es solo un servicio: falla el respeto, el respeto de su Gobierno, a los ciudadanos.

La paciencia de la gente se ha agotado. La resignación se ha acabado. No queremos más excusas técnicas ni más comisiones ni más anuncios. Queremos trenes que funcionen, queremos responsabilidad política y queremos dimisiones. Porque, cuando un gobierno no cumple, se le exige, y cuando un gobierno fracasa, se le señala. Y hoy señalamos sin ningún complejo que el Partido Socialista es responsable del desastre de *rodalies*.

Muchas gracias.

El president

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

Dani Cornellà Detrell

Bon dia a tothom. Bé, primer de tot, tot i que han passat ja unes setmanes, nosaltres, a la moció que presentem avui, el primer de tot que fem és mostrar el nostre condol per la mort del treballador, del maquinista en pràctiques, a l'accident de Gelida, i també desitjar la recuperació de totes les persones que van resultar ferides en aquell accident.

A partir d'aquí sí que fem una part més política de la nostra proposta i una part, doncs, més de propostes per millorar la xarxa ferroviària de Catalunya. I, com saben, un dels punts que portem és demanar la dimissió de la consellera. I no és per temes personals, com a vegades ens diu la consellera, sinó que és per qüestions purament polítiques.

Nosaltres no l'acusarem, consellera, de la desinversió dels últims vint anys, perquè vostè no és la responsable del que ha passat durant tants anys al nostre país, perquè els responsables d'aquesta desinversió són el Partit Socialista –que vostè també n'és, però, evidentment, vostè fa un any i poc que està aquí– i el Partit Popular, que ara hem sentit el seu portaveu com cridava molt, però en són tant o més responsables, perquè també han estat al Govern de Madrid durant tots aquests anys i han col·laborat en la desinversió a la xarxa ferroviària de Catalunya. Sí que poden dissimular que ara això depèn dels últims anys, però tots sabem que no és així, que fa molts anys que es pateix aquesta situació. Per tant, socialistes i populars a Madrid són els culpables, els que han deixat d'invertir a Catalunya, i els hem d'assenyalar com a responsables de l'estat de la xarxa ferroviària a Catalunya en l'actualitat.

I d'això no l'acusem, consellera; per això no demanem la seva dimissió. La seva dimissió la demanem per tot el que ha anat passant des de fa un any cap aquí: la mala gestió que s'ha fet de les incidències constants a nivell comunicatiu, a nivell informatiu i de resposta urgent, de gestió de les incidències, del caos que s'ha generat

Govern dient una cosa, però la realitat sent una altra. Una molt mala gestió. Va trigar molts dies a convocar les entitats d'usuaris per escoltar-les. De fet, fins que elles no es van plantar davant de la Generalitat, la consellera no es va moure. Tampoc amb els grups parlamentaris. Tots sabem que els primers dies d'aquest caos ferroviari no se'ns va trucar. Només ho va començar a fer a partir de que les entitats es plantessin a davant de la Generalitat de Catalunya i diguessin que prou. És per això que li demanem la seva dimissió, no per l'estat de deixadesa i deteriorament que pateix la xarxa des de fa molts anys.

I aquí també, l'altre dia, ja vam apuntar un altre tema que sempre li hem dit: que vostè porta una macroconselleria –l'hi hem dit des del primer dia que va començar aquest Govern–; que vostè agafava una macroconselleria portant temes que precisament la ciutadania de Catalunya valora com els temes que més preocupen a la ciutadania –l'habitatge, la mobilitat i la transició ecològica. Però vostès van decidir tirar endavant aquesta macroconselleria, i hem anat veient que, un cop darrere l'altre, les coses no funcionen i les respostes que es donen són totalment errònies, ineficaces i de mala gestió. I són vostès que van decidir fer aquesta macroconselleria, ningú els va obligar.

I també, com altres vegades li hem dit –encara que després digui que són temes personals, que no ho són–, com avui no entendríem que la consellera Parlon anés a un acte esportiu, tampoc no entenem que dilluns, en plena vaga de maquinistes, on l'afectació va ser molt greu, amb milers de persones que no van poder... –bé, de fet, una mica la normalitat de sempre, tampoc no va ser tan excepcional–, milers de catalans i catalanes no van poder agafar els trens, i vostè estava al Fòrum Gastronòmic de Girona. Jo no sé què té a veure el Fòrum Gastronòmic de Girona amb les seves conselleries.

L'hi hem repetit diverses vegades: la seva agenda gironina, sense tenir res a veure amb la macroconselleria que vostè porta, és constant, és setmanal, mensual, i així s'ha reflectit en alguns mitjans de comunicació. I això també l'hi retraïem, que en un dia de vaga de maquinistes vostè, en lloc d'estar on tocava, estigués al Fòrum Gastronòmic de Girona tastant no sé si truites o el que fos.

És per tot això que li demanem la seva dimissió. I pensem que si el Govern decideix no tirar-la endavant és que assumeix com a pròpia aquesta mala gestió; que

assumeixen que el caos, que el desgavell que vivim, que la mala gestió que se n'ha fet són propis d'aquest Govern. Vostès mateixos, vostès decidiran.

El que hem estat dient aquí ho portem plasmat en les nostres propostes. A ningú se li escapa ja, perquè fins i tot el Govern ho reconeix, aquest constant infrafinançament que ha patit la xarxa ferroviària en les darreres dècades, sobretot en el sistema de rodalies de Catalunya. I aquesta deixadesa –aquesta deixadesa– d'una infraestructura o de l'altra és la que provoca incidències i accidents com el de l'R4.

Perquè els riscos hi eren –els riscos hi eren–; el que passa, que només s'han detectat –almenys tots aquests centenars o, depèn del dia, entre trenta i cent i escaig– a partir de l'accident. I el que això ens demostra... Perquè vostè, consellera, ens diu sovint: «Bé, però vostès no han qüestionat que ho aturéssim tot.» I nosaltres sempre diem el mateix: evidentment que no qüestionem que s'aturés tot. No ho qüestionem perquè, si vostè posa sobre la taula que s'han detectat 30, 40, 60 o 150 punts crítics o incidències diverses que limiten la velocitat o que són perilloses per al servei, per als treballadors i per a les persones usuàries, evidentment que nosaltres estem d'acord amb aturar-ho tot.

Però el problema és –i ho continuem dient, i vostès no ho han assumit– que durant dies, setmanes, mesos o anys –no ho sabem– s'han estat posant en perill els usuaris i les usuàries dels trens, els treballadors i les treballadores. Perquè totes aquestes incidències no van aparèixer l'endemà de l'accident de Gelida, no ens enganyem; ja hi eren, però, com que no es feia la feina de fiscalització a Adif, aquest Govern no fiscalitzava, de cop hi ha d'haver la desgràcia d'un mort i desenes de ferits per veure que la xarxa està destrossada i que hi ha moltíssims punts crítics que poden provocar nous accidents, nous morts i nous ferits. I en això algú n'ha d'assumir la seva responsabilitat. Política, no tècnica –política. Els tècnics també, però els polítics a davant de tot, perquè són els que haurien d'haver fiscalitzat tota aquesta feina, i no es va fer.

Per tant, aquest mal manteniment estructural de la xarxa també és responsabilitat dels qui governen avui, dels qui governaven ahir i abans-d'ahir. I vostès governen ara i no se'n poden escapar.

També saben que no compartim la liberalització que es va fer del sector, separant el que és Adif de Renfe, perquè ja hem vist que els resultats són nefastos. I, en canvi, veiem que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que ho gestiona tot, és a dir, operadora i infraestructura, funcionen. I a altres països europeus que no van ser tan papistes com l'Estat espanyol i van mantenir l'operadora amb les infraestructures, els hi funciona molt més bé que en el nostre país.

I nosaltres pensem que s'ha d'assenyalar Adif. I vostès també van trigar molts dies a assenyalar Adif. A Renfe ràpidament li posaven multes per no..., multes que no pagaran mai –tots ho sabem–, però li posaven ràpidament multes. Però a Adif no es van atrevir fins al cinquè o sisè dia a assenyalar-los com a incompetents, com a responsables de la falta de manteniment i que de cop hi haguessin tots aquests punts crítics. I, de fet, hi van haver d'enviar fins i tot recursos propis seus, de l'Institut Cartogràfic o del Departament de Mobilitat, per fer aquesta feina.

Poc ens diu, als usuaris i les usuàries d'aquest servei, de la confiança cap a Adif quan vostès han de posar personal propi per fer les tasques que haurien de fer ells. Poca confiança genera en Adif i en Renfe.

I per això, davant d'aquesta desconfiança cap a Adif i Renfe, nosaltres, quan vostès ens parlen del traspàs integral que han acordat –dic «integral», entre cometes–, no ho podem compartir de cap de les maneres, perquè al final Renfe manté la majoria, la majoria del capital d'aquesta empresa mixta de rodalies que ens presenten. Com podem permetre que la desconfiança que tenen les persones usuàries, que té el poble de Catalunya amb Renfe es tradueixi en que tinguin una majoria en aquesta nova empresa mixta?

Clarament, nosaltres no podem compartir aquesta proposta, i menys –i menys– quan la infraestructura tampoc no ens planteja cap horitzó en què la xarxa ferroviària sencera es pugui arribar a traspasar a la Generalitat. Adif seguirà fent-se càrrec d'una part de la gestió. Per tant, no és un traspàs que respongui a la voluntat real de donar poder decisiu a la Generalitat. I nosaltres el que volem és un traspàs cent per cent, de la gestió i de les infraestructures. Aquest és l'únic traspàs que nosaltres veiem, i que s'apartin Renfe i Adif de les infraestructures i dels serveis de Catalunya.

Sabem que això no ens ho donaran, perquè ens ho han repetit: el tot o el res. Nosaltres continuem amb el que vostès en diuen «res»; per nosaltres és el tot, que és la sobirania d'aquest país, és aconseguir la independència per poder gestionar-ho absolutament tot, i no dependre de si el Govern de Madrid del Partit Popular o del Partit Socialista desinverteix en Catalunya –aquesta constant que parlàvem– ni de les seves..., aquests acords que mai no arriben a bon port i que sempre acaben perjudicant els ciutadans i ciutadanes de Catalunya.

Per tant, nosaltres pensem que tot el que estan fent és un error i que no solucionarà en cap cas les problemàtiques que tenim ara mateix. Per això, nosaltres el que demanem és que es faci una auditoria independent de la infraestructura de la xarxa ferroviària del sistema de rodalies de Catalunya i que s'exigeixi a Adif que n'intensifiqui el manteniment, actuant en clau d'emergència en els punts crítics que s'han detectat i, sobretot, en els que portem mesos o anys on s'ha limitat temporalment la velocitat, que aquests no són d'aquestes últimes setmanes; n'hi ha que porten mesos i anys. Per tant, tampoc no té cap explicació que durant mesos o anys s'hagi permès limitar temporalment la velocitat d'alguns serveis sense que el Govern no fes re. Però aquesta és la realitat que tenim avui aquí sobre la taula.

També demanem publicar periòdicament les dades de manteniment i les incidències, punts crítics, actuacions previstes i executades, afectacions, mesures correctores, tot el que té a veure amb la infraestructura de la xarxa ferroviària, amb l'objectiu, sobretot, d'oferir transparència sobre la seguretat i treballar així per aviam si algun dia s'aconsegueix recuperar la confiança de les persones usuàries d'aquest servei. Perquè nosaltres pensem realment que l'han perdut i que costarà molt refer aquests ponts i aquesta confiança.

I per fer això hem de posar eines sobre la taula. I per nosaltres una claríssimament és establir un canal directe i traçable entre Adif i els ens locals perquè aquests puguin comunicar les incidències i riscos que vagin detectant, i Adif els respongui amb terminis clars d'inspecció i actuació, directament als ajuntaments. Però no per traslladar la responsabilitat als ajuntaments, sinó per garantir una resposta executiva d'Adif i que no passi com, per exemple, a Girona, que fa mesos i mesos que estaven

esperant que Adif respongués. I finalment, després de sortir a premsa i l'accident de Gelida, doncs, sembla que s'han dignat a contestar.

Per tant, aquí hi ha molta feina a fer. També pensem que s'han de reorientar les actuacions per al període 2026-2030 del pla de rodalies, per prioritzar encara més les vinculades amb el manteniment, l'augment de capacitat a la xarxa i l'accessibilitat, i tenint en compte sobretot el nou règim climàtic, en detriment de les actuacions que no tenen efectes positius directes sobre el funcionament del sistema ferroviari o que en realitat es tracti d'actuacions com el Corredor Mediterrani, que també algunes actuacions les posen aquí dintre a nivell pressupostari, però que no milloren la xarxa de rodalies. No enganyem la ciutadania.

Per tot això, hem presentat trenta punts i esperem, doncs, el seu suport.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, senyor diputat. A continuació, per exposar la moció subsegüent del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé; doncs moltes gràcies, president. Conselleres i consellers, diputades i diputats... De veritat que no puc començar d'altra manera, consellera Paneque, portaveu del Govern, dient que ha estat una imatge molt lamentable i molt significativa que, quan ens arriba una ES-Alert –que hauria de ser una CAT-Alert aquí, però, en tot cas, és una ES-Alert–, vostè aquí al faristol en directe el que estava era rient, rient-se de l'ES-Alert. És així –és així. (*Remor de veus.*) Vostè se n'estava rient. Fins a quin punt hem arribat –fins a quin punt hem arribat–, no?, fer servir d'una manera...

El president

Silenci, si us plau, silenci. Continuï, diputat.

Salvador Vergés i Tejero

...utilitzar les ES-Alerts, que això ja és el conte d'en *Pere i el Llop*, i quan arribi una desgràcia de veritat ningú en farà cas quan la portaveu del Govern, quan ens arriba

aquí a tots, resulta que està rient. Ho vam dir ahir: una ES-Alert, nosaltres entenem que en aquest episodi hauria d'haver estat territorialitzada, hauria d'haver estat emesa per franges horàries, seguint les recomanacions del Meteocat. Aquí ho deixem. *(Alguns aplaudiments.)*

Nosaltres, entrant ja en la moció –ho saben–, des del principi d'aquesta crisi aguda que hem patit de rodalies, Junts per Catalunya hem volgut ser molt propositius, tenim molta mentalitat de govern, dir què és el que nosaltres faríem si haguéssim estat en el seu lloc. I vam presentar una bateria de catorze mesures pensades, treballades. Però avui ens volem centrar sobretot en una, en la novena, que el que diu és que els instem a que resolguin, que rescindeixin el contracte de prestació de serveis amb Renfe, en tant que la Generalitat és la titular del servei. Per això –ho saben, ho vam dir en roda de premsa, ho hem anat dient en diferents ocasions i avui els hi volem desglossar–, tenim un informe jurídic –que és aquest– dels nostres advocats, dels nostres serveis interns, que bàsicament el seu objecte és l'estudi de la viabilitat de la rescissió per part de la Generalitat de Catalunya del contracte de gestió del servei de rodalies a Renfe.

Per fer això, el que fa aquest informe és estudiar les competències, les causes, tots els procediments que es vinculen, tota la regulació, les lleis, els contractes, els convenis, etcètera. I arriba a una conclusió, que és una frase que els hi llegiré literalment, que diu: «Seguir depenent de Renfe per a la gestió de rodalies és per voluntat política i en cap cas hi ha cap escull jurídic.» Aquesta és la conclusió de l'informe jurídic que hem encarregat.

I el que diu també és que el servei prestat per Renfe suposa un incompliment de les obligacions essencials del contracte i, per tant, la Generalitat pot, fent ús de les seves competències –que comprenen la regulació, la planificació, la gestió, la coordinació i la inspecció d'aquests serveis–, rescindir el contracte amb Renfe en el marc d'un procediment administratiu de resolució contractual. Aquí, davant d'aquest drama que viu el nostre país, tenim dos tristos actors: un és Renfe, que és qui és responsable de l'operació dels trens i dels recursos humans –maquinistes, etcètera–; hi ha també –i tant que sí!– Adif, que és qui ostenta la titularitat de la infraestructura fixa –de les vies, de les catenàries, etcètera.

Per tant, nosaltres parlem de resoldre el contracte amb Renfe, perquè és amb qui tenim la prestació dels serveis. Però evidentment que també cal, com nosaltres fa temps i temps que reclamem, seguir exigint el traspàs de la titularitat d'aquestes infraestructures fixes d'Adif. Una cosa no treu l'altra. Resoldre el contracte amb Renfe és condició necessària, però no suficient. S'ha d'atacar també el problema gravíssim que tenim amb Adif.

Nosaltres..., la mesura número u de les catorze, precisament, el que deia era encarregar una auditoria independent –independent de Renfe i Adif, perquè són art i part– i formada per gent externa, formada també per personal qualificat de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, una auditoria d'inspecció d'aquests elements fixos, mòbils de Renfe, d'Adif, perquè de cap manera es pot plantejar un traspàs si no sabem exactament quin valor té, en quin estat està allò que volem traspassar.

Vostè, consellera..., i ahir ho tornava a dir amb un to populista: «Què volen resoldre vostès si no hi ha cap contracte? És que no hi ha cap contracte amb Renfe.» I tant que hi ha un contracte amb Renfe. Hi ha un contracte entre l'Estat espanyol i Renfe per a la prestació del servei. I en tant que la Generalitat té transferides les competències en aquesta qüestió... I l'hi llegiré literalment també. Segons l'Estatut d'autonomia de Catalunya, l'article 169.1 diu que estableix «que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament pel territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura». Això ho diu l'Estatut d'autonomia de Catalunya. Per tant, el contracte entre l'Estat i Renfe automàticament *de facto* queda subrogat a la Generalitat de Catalunya. Per tant, sí que hi ha contracte.

És més, el 2010 fins i tot hi va haver un conveni que va fer la Generalitat unilateralment amb Renfe i que Renfe va acceptar perquè li reconeixia aquestes competències que li atorga l'Estatut. I aquest conveni, que va durar un any aproximadament, doncs, el que feia era reblar encara més aquesta titularitat que té, aquest contracte que té de prestació de serveis la Generalitat amb Renfe.

Vostès, quan van ser còmplices d'aplicar-nos el 155, es van basar en que la Constitució espanyola el que diu és que la Generalitat de Catalunya forma part de

l'estructura administrativa de l'Estat. I ara resulta que quan es tracta de reconèixer que, per tant, si és estructura administrativa de l'Estat..., nosaltres lluitem perquè no ho sigui, òbviament, però si resulta que ho és i amb això vostès ens van aplicar el 155, també ho deu ser perquè es pugui subrogar aquest contracte de l'Estat amb Renfe. Per tant, a les bones i a les dolentes. *(Alguns aplaudiments.)*

A partir d'aquí, hi ha hagut incompliment del contracte? Evidentment que sí – evidentment que sí. Però és que resulta –i això ens ho diu l'informe– que no només hi ha hagut incompliment del contracte pel que fa a les clàusules pròpies del contracte, sinó que pel fet de ser d'obligació de servei públic –que és el que és aquest servei bàsic de trens de rodalies a Catalunya– el que cal és, a més a més de les clàusules del propi contracte, garantir la seguretat dels viatgers, prestar regularment el servei compromès, complir les freqüències i horaris, informar i assistir els usuaris en incidències i complir també els protocols de qualitat i atenció. Per tant, cal, per una banda, prestar el servei regularment; no s'ha fet, incompliment número u del contracte. I dos, cal garantir la seguretat.

Per a la prestació del servei regular, l'informe també ens indica el següent. Fa referència, en aquest cas, a la legislació europea. Diu: «Fins i tot encara que la causa inicial sigui d'Adif» –que això ho han dit vostès també en alguna ocasió–, «Renfe manté obligacions pròpies, segons el Reglament de la Unió Europea 2021/782, de drets dels passatgers, que l'obliga a informar immediatament dels retards i cancel·lacions, assistir els viatgers durant interrupcions i comptar amb canals accessibles i actualitzats». La manca reiterada d'informació constitueix incompliment imputable a l'operador, independentment d'Adif. Per tant, no excusin Renfe d'Adif; els dos són culpables.

Pel que fa a garantir la seguretat, que és l'altre incompliment de contracte que ha comès Renfe també, mirem què ens diu l'informe. Diu: «L'operadora Renfe ha omès la seva responsabilitat de vigilància: remetre avisos a Adif sobre les mancances de la infraestructura i, en cas de no ser resoltes per Adif, hauria hagut d'elevat la qüestió a l'Agència Estatal de la Seguretat Ferroviària o inclús a la Comissió Nacional del Mercat i la Competència.»

Per tant, de cap manera es pot eximir Renfe en favor d'Adif, sinó que Renfe..., i ho va dir també el comissionat, el senyor Pere Macias, que primer Adif ha d'informar, però que, si no ho fa, això no eximeix Renfe. Per tant, tan culpable és Renfe com Adif. I, per tant, Renfe ha incomplert el contracte que nosaltres demanem que es resolgui.

Fins aquí tot té coherència. Per tant, a partir d'aquí, com iniciem aquest expedient de resolució del contracte de prestació de serveis de Renfe? També, tornem-hi. Què ens diu l'informe? L'informe diu: «Rodalies és un servei públic ferroviari prestat sota règim» –com li he dit abans– «d'obligació de servei públic.» També, Reglament de la Comunitat Europea 1370/2007.

Per tant, permet a les autoritats competents, la Generalitat de Catalunya... Fixi's què diu: «Adjudicar serveis públics ferroviaris, exigir estàndards de qualitat, modificar o substituir» –això és el reglament de la Unió Europea, eh?, sobre la Generalitat– «l'operador conforme al dret europeu.» Per tant, queda claríssim que es pot iniciar l'expedient de resolució.

Com podem iniciar l'expedient de resolució? Dues vies. La primera, vostès ja han emès un expedient sancionador. Doncs la primera via jurídica és ampliar l'abast de l'expedient sancionador. Primera. Si ho volen, ho tenen així de fàcil. Segona, iniciar un nou expedient, en aquest cas, un expedient nou pròpiament de resolució. Això seria iniciar un procediment administratiu que tindria els següents passos segons el nostre informe jurídic.

Primer, acord formal d'inici de la Generalitat més un informe justificatiu –informe tècnic i jurídic. Segon, tràmit d'audiència a Renfe –òbviament, s'han de poder defensar, només faltaria; fem les coses ben fetes. Dictamen de la Comissió Jurídica Assessora. Resolució motivada i efectes econòmics. I cinquè, garantia de continuïtat dels serveis segons l'article 213.6, que permet preparar un nou operador mentre es resol. Aquest punt –ara l'ampliaré– és molt important. Exigència del reglament europeu.

Què ens està dient això? Que com que és d'obligat..., el servei públic és d'obligació segons la Unió Europea, és un servei essencial, Renfe no pot abandonar. Encara que se li iniciï l'expedient aquest de resolució, Renfe no pot abandonar. I, a més a més, els actius –trens, el que sigui– adscrits al servei, no se'ls pot endur. Per tant, que ningú digui: «Oh, si ho resollem, ens quedem penjats.» És mentida. Hi ha un període

de transició. (*Alguns aplaudiments.*) Hi ha unes mesures cautelars. Aquí els hi expliquem, consellera.

I, per tant, a partir d'aquí, a Ferrocarrils –també ho expliquem a l'informe, després n'hi donaré una còpia–, com a mitjà propi de la Generalitat, aquesta, la Generalitat, li pot encarregar a Ferrocarrils la prestació o direcció de qualsevol servei dins les seves finalitats. Per tant, sí, li pot encarregar la direcció i el que vulgui a Ferrocarrils de la Generalitat.

A més a més, ho pot fer per adjudicació directa. N'hi ha antecedents, a més a més. Quins antecedents hi ha? La línia de la Pobla. Qui la va rellotjar, la línia de Lleida - la Pobla? Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Qui l'opera? Ferrocarrils. De qui és la infraestructura? De Ferrocarrils. Per tant, tenim un cas: Ferrocarrils operant sobre infraestructura de Ferrocarrils.

RL3, RL4, les llançadores a l'aeroport, que pròximament començaran a operar. És una altra casuística. Què tenim aquí? Qui operarà? Ferrocarrils. Sobre quina infraestructura fixa? D'Adif. Per tant, tenim el que vostès vulguin. Tenim tots els antecedents. O sigui, no hi ha absolutament cap excusa possible per no passar l'operació a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, una empresa que té el prestigi que té, que li atorguen els usuaris, que, a més a més, no em digui que no és comparable, perquè, si mirem la línia de l'Anoia, orogràficament no pot ser més complicada, els talussos de la Vall de Núria no poden ser més complicats. I, per tant, i tant que sí que se'n sortiria i està preparada per poder anar incrementant els seus efectius i fer el cent per cent de la gestió de les rodalies del nostre país.

I això és el primer pas del traspàs? I tant. Del traspàs al cent per cent que sempre hem defensat Junts per Catalunya, aquest n'és el primer pas. Nosaltres el defensàvem per la via de l'acord, i tant que sí. Arribada la crisi, que ha arribat amb l'agudesesa que ha arribat i amb els efectes que té sobre tots els ciutadans de Catalunya, què és el que nosaltres proposem? Doncs deixem-nos ja d'anar per la via de l'acord; contraataquem en defensa pròpia, que és aquesta resolució del contracte de serveis de Renfe que nosaltres defensem i que hem posat també com un punt a votació en la moció d'avui.

I això es contraposa a què? Home, doncs, al traspàs que Socialistes i Esquerra Republicana teníeu pactat amb l'empresa mixta al 49,9 per cent, eh?, que és un traspàs de submissió, que és un traspàs que no té autoestima i que, a més a més, resulta que ens complica encara més la vida.

Perquè, fixin-s'hi, si nosaltres ara, com es demostra aquí, podem resoldre el contracte... Ara imaginin-se el moment en què haguem signat ja l'empresa mixta i estiguem en minoria en una empresa en fallida, ja en formem part i vulguem resoldre el contracte. Què farem? Resoldrem el contracte sobre nosaltres mateixos? Ens autoresoldrem a nosaltres mateixos? *(Alguns aplaudiments.)* És això el que vostès volen? Home, és que no hi ha dret –no hi ha dret.

Nosaltres el que diem és que cal resoldre i fer fora la Renfe. Vostès què diuen? Que cal associar-s'hi en minoria. Aquesta és la diferència entre nosaltres i vostès. I vostè, conseller Dalmau –crec que era ahir mateix o abans-d'ahir–, sobre resoldre el contracte, deia literalment: «És que això ens abocaria, al país, a quedar-nos sense trens.» Perdoni, és que ens ho posa en safata. És que el país sense trens ja el tenim ara –ja el tenim ara. *(Alguns aplaudiments.)* Si us plau, home!

Per tant, companys d'Esquerra Republicana –ho dic amb el cor a la mà–, hi som a temps. Els hi demanem de fer un front comú, de fer un front nacional a Madrid per moltes qüestions; evidentment pel finançament, però també pel traspàs de rodalies. Hi som a temps. No fem, si us plau, un traspàs *fake* al 49,9 per cent. No, vinguin a nosaltres. Fem un traspàs, si us plau, al cent per cent.

Avui vostès, Esquerra Republicana; vostès, el Partit Socialista amb el Govern, i la resta de grups parlamentaris –volem interpel·lar tots els grups parlamentaris–, avui, amb el seu vot sobre aquest punt que Junts per Catalunya posa en la seva moció per resoldre el contracte de prestació de serveis de Renfe a Catalunya, tenen l'oportunitat de demostrar si estan al costat dels ciutadans, al costat del país o bé al costat de la Renfe.

Gràcies.

El president

La consellera Paneque demana la paraula. Per què demana la paraula, consellera?

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

Article 87, per al·lusions.

El president

Té la paraula, dos minuts.

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

Sí. No qualificaré l'acusació del diputat Vergés, però sí que voldria refermar el meu compromís, que ha guiat sempre la meva actuació política en càrrecs passats i en l'actual, per descomptat, amb la seguretat de les persones i també amb aquelles indicacions que serveis de protecció civil recomanen, indiquen i obliguen en el nostre país. Per tant, volia deixar aquesta qüestió molt clara, sobretot de cares a la ciutadania.

Més enllà, com dic, d'aquesta afirmació, en tot cas, lo que és deplorable és que, precisament, alguns càrrecs electes del grup parlamentari que ha fet aquesta acusació respecte a aquesta consellera estiguin, precisament, posant en dubte les mesures indicades sobre el rigor de la protecció civil del nostre país.

Gràcies.

El president

I, per finalitzar, per presentar la moció d'Esquerra Republicana de Catalunya, té la paraula l'honorable senyora Ester Capella i Farré.

Ester Capella i Farré

Bé, molt bon dia a tothom. Gràcies, president Rull. Conselleres, conseller, consellers, consellera Paneque, conseller de la Presidència, diputades, diputats, senyores i senyors... Catalunya fa massa temps que viu instal·lada en una normalitat que és indigna, quan parlem de rodalies. La normalitat de rodalies a Catalunya és que els trens mai surten a l'hora i mai arriben quan toca; que la gent perd hores de vida a les andanes, les perd esperant un tren, un tren que no acostuma a arribar mai a l'hora, i això és inacceptable; que més de 400.000 persones que diàriament fan un acte de fe,

perquè agafen rodalies, hagin de patir incidències, retards, cancel·lacions gairebé a diari.

I això és responsabilitat de molts governs; dels governs de Madrid, sobretot, perquè en són els principals responsables, perquè en són els titulars. Fins aquí, PSOE i Partit Popular. I Partit Popular, déu-n'hi-do, que s'ha de tenir molta barra, baixar aquí i dir que la culpa és de tots els altres menys d'ells. *(Alguns aplaudiments.)* Sí, sí.

Per tant, és inacceptable que vuit de cada deu dies hi hagi incidències i avaries. És inacceptable que gairebé cada dia tinguem rècords de trens afectats per incidències i retards. Perquè no només estem parlant de números i de trens, que també; estem parlant, com deia, d'hores de vida de les persones, persones que han de sortir una, dos, tres hores abans de casa seva per assegurar-se poder arribar –si arriben– a l'hora a la feina, a la universitat, al metge, a l'institut, tornar a casa, poder estar amb la seva família, amb els seus amics, poder anar al teatre..., bé, tornar a casa.

I aquests dies ho hem vist en la seva expressió més cruel. Després de l'accident mortal de Gelida es va dir que l'endemà es tornaria a la normalitat. L'endemà, tot aturat. Divendres tot va funcionar malament. Dissabte a la matinada ens diuen que no hi haurà trens; Renfe ho desmenteix; finalment, s'atura tot el servei. Diumenge sense rodalies. Dilluns comencen la setmana amb una aturada i, a la mitja hora d'iniciar-se el servei, s'aturen, es restableix, es torna a aturar. Això és el que hem viscut. Això és el que ha patit la immensa majoria de la ciutadania que fa l'acte de fe d'agafar rodalies.

I això, literalment, vol dir un país aturat, parat. I no ens poden tenir segrestats, a ningú, ni a tots els ciutadans d'aquest país ni al mig milió de persones que fan aquest acte de fe a diari. No es pot col·lapsar la capital del país, que vertebrava el país, no es pot col·lapsar l'AP-7, no es pot col·lapsar la vida dels ciutadans, i encara menys amb missatges contradictoris, desinformació i improvisació.

En qualsevol sistema ferroviari robust, la pluja no hauria de provocar aturades generals; pot provocar problemes, no aturades generals, no pot provocar col·lapses i no hauria de provocar accidents. Si aquí passa és perquè el sistema està debilitat, les infraestructures estan envellides, el manteniment és insuficient. Hi ha talussos que no s'han revisat quan toca ni quan tocava, hi ha drenatges que no funcionen, hi ha sistemes de seguretat que són obsolets.

I el Govern de la Generalitat no pot actuar com si això fos l'anècdota. No pot sortir a fer veure que tot està reconduït mentre el país col·lapsa; no era la seva responsabilitat. I, sobretot, no pot trigar des del 20 de gener fins al 3 de febrer a reconèixer públicament que la xarxa de rodalies està en una situació lamentable i pitjor del que ens pensàvem, perquè això la gent ja ho sabia, ho patia a diari.

I això no és mala sort; és el resultat d'una desinversió crònica, de PSOE, però Partit Popular, que ha governat anys i panys i va decidir que a Catalunya ni aigua en tots els sentits. Dècades de desinversió, d'abandonament i de maltractament. I aquí cal parlar sense embuts; els responsables tenen noms i cognoms: Renfe, Adif i el Ministeri de Transports amb els diferents governs de l'Estat. I ho dic perquè, quan aquesta crisi esclata, el Govern de l'Estat no hi és, ha desaparegut, no està a Catalunya, no assumeix la responsabilitat, no dona la cara o la dona tard, i el ministre Puente no trepitja Catalunya, el president Sánchez no trepitja Catalunya, i apunto: en la crisi del 2007 el president Rodríguez Zapatero es va plantar a Catalunya i va reconèixer personalment que era responsabilitat del Govern de l'Estat, del Govern que ell presidia. Un apunt a peu de pàgina.

Avui, en ple 2026, ni això –ni això–, perquè el Govern de Catalunya ha fet de parallamps, i els hi vaig dir que, quan fas de parallamps, acabes rostint-hi. Vostès han fet de parallamps de Renfe, Adif i del ministre de Transports. Perquè el problema té noms i cognoms, i el responsable és Madrid, però també la responsabilitat d'aquí, quan el Govern ha fallat; ha fallat estrepitosament. Amb aquesta crisi, el Govern ha demostrat la seva incapacitat per gestionar. Davant d'un govern sense cap ambició nacional, vostès s'han refugiat, o es refugiaven, en la gestió. Doncs ni ambició ni gestió. No han tingut la determinació de plantar-se quan tocava davant de Renfe i Adif, i han estat incapaços de liderar una crisi quan la gent els necessitava. I això, consellera, em sap greu.

Perquè la ciutadania d'aquest país els continua esperant entre la resignació, la impotència i la indignació. Esperen explicacions, solucions, però sobretot volen un govern que actuï com a govern del país, i vostès això no ho han fet. Vostès han trigat massa temps en entendre o en comprendre aquest principi de realitat que l'altre dia els hi apuntava: la xarxa de rodalies es troba en un estat lamentable. Ho han dit, ho

han dit tard, han actuat tard, han comunicat malament, missatges contradictoris, promeses que no s'han complert, han fet de parallamps. I això no és governar; és tapar, és encobrir i és actuar com si fossin una sucursal d'un govern que ara ja no deu ser ni germà, ni cunyat, ni cosí; deu ser cosí valencià o nebot valencià.

No es pot liderar una crisi si està subordinat al principal responsable. La responsabilitat és de Madrid, amb totes les paraules, amb tots els matisos, amb les seves empreses públiques. *Tota* la responsabilitat és de Madrid, del Govern de l'Estat. La gent necessita que vostès actuïn, que exigeixin, que fiscalitzin, que piquin pedra, que plantin cara, i això no ha passat. I, per tant, també caldrà responsabilitats a Catalunya. No és un tema personal, és una qüestió de capacitat política, de lideratge, de gestió. I la realitat és que aquesta crisi els ha superat i hauran d'assumir responsabilitats.

I sabem que la crisi –malgrat els unicorns d'alguns– que estem vivint no es resol d'un dia per un altre, i sabem que no hi ha receptes màgiques, i sabem que defensar que Ferrocarrils de la Generalitat pugui assumir al cent per cent rodalies de forma immediata és una gran mentida. És la mentida més gran que s'ha dit des d'aquest faristol. I vostès ho saben. Des del 2009, que es va assumir el traspàs, a partir del 2010 hi va haver uns governs, primer de Convergència i Unió, que després, en les diferents variacions, són Junts; han estat al capdavant del Departament de Territori durant dotze anys. Com és que no ho han fet? Vostès saben la dificultat que va representar la línia de Lleida - la Pobla, el cost econòmic que va representar per a l'erari públic català assumir –assumir, eh?– a pulmó aquesta línia? No es pot fer amb totes les línies. (*Veus de fons.*) No, no, si ho sé perfectament. No. El conseller Rull, però el conseller Calvet també diu exactament el mateix que jo estic dient en aquests moments des d'aquest faristol.

Esquerra Republicana ho tenim clar: el Govern de Catalunya ha de gestionar tot el que passa a Catalunya. Nosaltres som independentistes. Ja els hi he dit moltes vegades: el seu horitzó i el nostre és diferent; ja hi arribaran. Nosaltres ho volem tot; volem governar rodalies i volem governar tot allò que passa a Catalunya. I el traspàs, el traspàs pactat, és *la* solució. (*Remor de veus.*) Sí, és la solució.

L'any 2023 el Govern de la Generalitat pacta amb el Govern de l'Estat els mecanismes del traspàs. La solució als deutes que arrossegàvem amb Renfe, comptador a zero. Per això es pot sancionar ara Renfe. Es va acordar el traspàs de les infraestructures –R1, R2, R3, R4 i R16–, i es va acordar la constitució d'un nou operador, que serà cent per cent català més aviat que tard.

El Govern de la Generalitat ha fet pública també una crida per un gran pacte de país. Sí, «Catalunya, país de trens». Ja l'hi dic jo ara, consellera: Esquerra Republicana hi serà. Li dic amb quines condicions. El dret a la mobilitat és un dret essencial per a la vida diària dels ciutadans, i ha de ser garantit amb seguretat, perquè ha de ser un servei públic de qualitat i fiable. Cal accelerar els tràmits de la nova operadora ferroviària, Rodalies de Catalunya, dirigida des de Catalunya, per tal de que de forma progressiva vagi substituint l'actual operadora, perquè, si no, els trens l'endemà tampoc funcionarien. Cal accelerar el traspàs de les infraestructures; un calendari cert –R1, R2, R3, R4 i R16–, i fer públic el calendari. El traspàs de la infraestructura s'ha de fer en condicions òptimes perquè funcionin, perquè els trens puguin circular amb seguretat i amb garanties, i afegint-hi el pressupost necessari per mantenir-les al dia. Cal garantir el transport de mercaderies –perquè aquí ningú n'ha parlat– per fer-lo compatible amb la competitivitat econòmica i amb la descarbonització. No ens pot tornar a passar el que ha passat amb la interrupció en un setanta-vuit per cent del trànsit ferroviari del port de Barcelona.

El Govern de l'Estat ha d'executar íntegrament el pla de rodalies 2020-2030. El Govern de l'Estat ha de ser transparent amb les dades d'execució de la inversió prevista per al pla de rodalies 2020-2030. S'ha d'accelerar l'entrada en servei dels nous trens aquest 2026 i retirar els obsolets i desplegar un pla de renovació de flota, juntament amb la construcció de nous tallers i modernització dels ja existents. Cal millorar els sistemes de comunicació cap a la ciutadania sobre com funciona la xarxa, i que aquesta informació sigui veraç i fiable. S'ha de reforçar de manera estructural el transport públic alternatiu per carretera en situacions d'afectació ferroviària, i amb especial atenció en aquells municipis amb oferta ferroviària limitada o pràcticament inexistent, i que les despeses que això genera, evidentment, han de ser a càrrec del Govern de l'Estat.

I apunto un element que crec que hi hem de parar atenció. S'ha d'exigir que Renfe estableixi mecanismes de compensació econòmica automàtica per a les persones usuàries afectades pels retards, per les suspensions, per les interrupcions del servei, mitjançant les corresponents bonificacions, reemborsament o altres mesures compensatòries. I, finalment, cal reforçar el paper de la Generalitat mitjançant rodalies de Catalunya i Ifercat amb encomandes de gestió per executar totes aquelles obres que són necessàries per desplegar el marc regulador previst: Agència Catalana de Seguretat Ferroviària, Comissió d'Investigació d'Accidents i actualització normativa en tramitació durant aquest 2026.

I acabo. I acabo com he començat, parlant de la necessària dignitat a les vies, perquè és això el que està en joc en aquests moments. El que ha passat aquests dies no pot quedar en un debat, en un intercanvi de retrets, no pot quedar en un titular, que queda molt bé en la premsa de demà, però que al ciutadà no li resol el seu problema. I ha de tenir conseqüències en forma de responsabilitats, i ha de comportar també, aquest debat, solucions, les solucions que els hi apuntàvem: governar rodalies des de Catalunya; accelerar, per tant, el traspàs integral; accelerar Ifercat; muscular rodalies de Catalunya; garantir inversions reals, comunicació digna, compensacions i transport alternatiu.

Perquè, quan el comandament es porta des de Catalunya, les coses van, les coses funcionen. Apunten Ferrocarrils. Efectivament, Ferrocarrils, el metro..., tot allò que es gestiona des de Catalunya i exercint la sobirania del país, exercint l'autogovern. I perquè aquest país, Catalunya, es mereix un sistema ferroviari digne. Catalunya ha de ser un país de trens –m'ho han sentit dir moltes vegades–, que sigui segur, que els trens siguin segurs, que siguin fiables, i la seva gent també pugi a un tren sense fer un acte de fe. Perquè sí, un sistema ferroviari digne és la garantia de drets per al conjunt dels ciutadans i ciutadanes d'aquest país.

Responsabilitats, sí, totes; solucions, les que Esquerra Republicana ha plantejat sempre. I ja sabem que assumir la responsabilitat del traspàs integral de rodalies comporta deixar pèls a la gatera –sí, efectivament–, que comporta riscos, sí, perquè tots sabem que la solució ni és immediata ni és automàtica.

Gràcies.

El president

Gràcies, senyora diputada. Hi ha dos grups parlamentaris que hi han presentat esmenes. I, en primer terme, per defensar-les davant del Ple, té la paraula, en nom del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, el diputat senyor Andrés Bello Sanz.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Señores *consellers*, señores diputados, muy buenas tardes.

Pues sí, nos preocupan los trenes, pero también nos preocupa la violencia de la izquierda. Y aquí les quiero comentar que en el día de ayer VOX instaló una carpa informativa en Montcada i Reixac que fue atacada por un grupo de indeseables, de gentuza. Y el resultado fue que dos de nuestros afiliados, Josling y César, que además son concejales, fueron agredidos y necesitaron atención médica. Desde VOX, por supuesto, deseamos su pronta y completa recuperación. Ánimo, Josling; ánimo, César. (*Alguns aplaudiments.*)

Nos hubiera gustado escuchar su condena rotunda y sin condiciones de estos graves hechos, pero en este momento no nos consta que ninguno de ustedes lo haya hecho, máxime cuando uno de los agredidos es una mujer, a quienes tanto dicen defender, salvo cuando la mujer agredida es de VOX. Lamentable. (*Alguns aplaudiments.*)

Bien. Volvemos a los trenes. Y lo que está ocurriendo en España, y en especial en Catalunya, con el servicio ferroviario no es una simple crisis; se trata de un problema estructural mucho más profundo y cuyas causas originales hay que buscarlas en decisiones políticas que se tomaron hace ya unos treinta años. En aquel momento, el Gobierno de España decidió impulsar la construcción de nuevas vías de AVE y, aunque no era incompatible, fue dejando en segundo plano la inversión para mejorar y mantener la red ferroviaria nacional convencional de ancho ibérico. Durante estos treinta años, el bipartidismo reinante de socialistas y populares –eso sí, siempre con el apoyo de los separatistas que hoy reclaman enfurecidos– ha seguido ese mismo camino. Y de aquellos polvos, estos lodos. Hoy nos encontramos con el resultado de treinta años de falta de inversión en la red ferroviaria convencional, y en especial en

las redes de cercanías, que son las que utilizamos más ciudadanos, y además lo hacemos a diario.

A esta causa originaria, causante de la situación actual, hay que añadir otra no menos importante: la mala gestión. Los últimos ocho años de gobierno socialista, al que han apoyado los separatistas de Esquerra y de Junts, que hoy se quejan, son un desastre absoluto. La gestión de los socialistas la podemos resumir en una frase: continuo y progresivo deterioro de los servicios públicos y más impuestos. (*Algunes aplaudiments.*)

Hoy protestan aquí Esquerra y Junts –la protesta de la CUP, por suerte, no importa ya a casi nadie– porque el sistema ferroviario funciona mal. Tienen razón, tienen razón en protestar; desde VOX también lo hacemos, también protestamos. Pero hay que recordarles que ellos son cómplices de esta situación, porque uno u otro, y a veces los dos, como ahora, han apoyado sistemáticamente a todos los gobiernos de España. Y, en vez de condicionar su apoyo a este Gobierno, en este caso el socialista, a más inversiones en cercanías, lo hacían a cambio de asuntos que solo interesan a esos políticos, como la amnistía a los políticos golpistas, o a colocar a los suyos en empresas públicas estatales, algunas de ellas del propio Ministerio de Transportes. Creo que los señores de Junts tienen bastante experiencia en este mercadeo. (*Algunes aplaudiments.*) Ustedes, señores de Esquerra, señores de Junts, son cómplices de esta situación, porque, pudiendo haber presionado para que no se llegara a ello, nunca lo hicieron.

Vistos estos antecedentes, ¿cuál es la situación actual del servicio ferroviario en Cataluña? Pues veamos. Bueno, el servicio es incierto. Nunca se sabe cuándo habrá alguna incidencia que haga el viaje interminable –nunca se sabe. Uno llega y a ver – a ver. Luego, la información recibida por los pasajeros cuando hay incidencias suele ser muy mala –muy mala. Y la irregularidad y la falta de confianza en el servicio nos han cambiado las rutinas diarias a cientos de miles de catalanes. Madrugamos más para ir al trabajo o a clase, y volvemos a casa cuando Renfe quiere.

Aquellos ciudadanos que pueden optan por medios de transporte alternativos. Ocurre con los autobuses, pero sobre todo con el coche privado, que tanto preocupa a los apologetas del cambio climático.

Este abandono del tren como medio de transporte se ha multiplicado tras los accidentes de Gelida y de Adamuz por la falta de confianza en la seguridad del transporte ferroviario. A esto han contribuido bastante la actitud y declaraciones de políticos catalanes –sobre todo de la señora Paneque–, que, día tras día, lanzan sospechas sobre el estado de las instalaciones.

Ante esta dramática situación, ¿cuáles son las soluciones? Bueno, pues, en primer lugar, desde VOX, ya hemos pedido, en numerosas ocasiones, la destitución de todos los políticos socialistas responsables del desastre actual del servicio de cercanías ferroviarias.

Hemos pedido la destitución del ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, señor Óscar Puente, por su manifiesta incompetencia. Creo que no hace falta que hagan ni un comentario al respecto. (*Alguns aplaudiments.*) Todos somos conscientes de que es un incompetente, además de otras cosas. También de los presidentes de Adif y de Renfe, responsables de la situación en la que se encuentran las infraestructuras y de la mala prestación del servicio de transporte. Y, otra vez más, de la señora Paneque, que, aunque no tiene muchas competencias en materia de cercanías ferroviarias –y, si fuese por VOX, aún tendría menos–, las que tiene las ha ejercido muy mal, como ha quedado patente en su participación en la gestión de los días posteriores al accidente de Gelida. Junto a ella, también hemos pedido la destitución del señor Pere Macias, comisionado para el traspaso de *rodalies* y anterior coordinador del plan de cercanías 2020-2030, y, por tanto, responsable directo de esta situación.

Pues nosotros anunciamos, desde VOX, que votaremos a favor de todos los puntos que exigen estas destituciones, sea quien sea el que lo haya planteado. Nosotros no somos tan sectarios como ustedes.

Y tenemos que lamentar que el Partido Popular no haya aceptado ninguna de nuestras enmiendas, algunas de las cuales exigían estas dimisiones. Pues una pena. Parece que el PP considera buenos profesionales a los presidentes de Adif y de Renfe o al señor Pere Macias, y prefiere que continúen en su puesto para seguir destrozando las cercanías ferroviarias de Cataluña. Una pena. (*Alguns aplaudiments.*)

En segundo lugar, hay que cancelar –ya lo hemos dicho muchísimas veces– la participación de la red ferroviaria nacional que pretenden los socialistas, y anular el traspaso de las cercanías a la Generalitat de Catalunya.

Tengo que decir otra vez que no les queda tiempo. Cada vez les queda menos tiempo. A los socialistas cada vez les queda menos tiempo de gobernar; a los separatistas, cada vez menos tiempo de influir en este Gobierno. Y, cuando gobernemos, anularemos todas las fechorías que han hecho, también en estos casos. (*Alguns aplaudiments.*)

Bueno, pues, el mes pasado, y mientras la red ferroviaria catalana se deterioraba cada día un poco más, nuestros políticos jugaban a lo que más les gusta, a crear más chiringuitos y a nombrarse a ellos mismos para los altos cargos. Así, el día 12 de enero –12 de enero, atención a la fecha–, el ministro de Transportes y el presidente de la Generalitat, ambos socialistas, anunciaron alegremente la creación de una nueva empresa pública, Rodalies de Catalunya, para el traspaso de vías, instalaciones y trenes a la Generalitat.

Como se ve por la fecha, 12 de enero –el día 20 ocurrió el desgraciado accidente de Gelida–, no estaban centrados en arreglar los problemas de las cercanías, sino en repartirse los cargos de esta nueva empresa pública. Así, ¿qué fue lo primero que hicieron? Pues nombrar a la señora Paneque presidenta de esta nueva empresa. Bueno, ¿sorpresa? No, es lo habitual. Y también nombraron vocales de esta empresa a dos políticos conocidos, el señor Pere Macias, uno de los principales responsables del lamentable estado de la red, y –toca pactar, toca llegar a acuerdos– al señor Marc Sanglas, político de Esquerra Republicana, fruto de este deplorable y continuo mercadeo de los socialistas con los separatistas a cambio de sus votos.

En tercer lugar, nos proponen, en varios puntos, hacer una auditoría de las instalaciones y material móvil, así como mejorar el mantenimiento. Estamos totalmente de acuerdo –totalmente. Y estamos tan de acuerdo que, en el debate sobre las incidencias en la red ferroviaria de marzo del año pasado, desde este mismo *faristol*, VOX presentó varias propuestas en esta misma línea. Veamos algunas de ellas.

Propuesta presentada por VOX número 3.1 –leo–: «Instar al Gobierno de España a realizar una auditoría de las instalaciones y material móvil ferroviario para mejorar el conocimiento de su estado real de conservación y detectar posibles puntos débiles susceptibles de sufrir averías.»

Vamos a otra. Punto número 3.2: «Instar al Gobierno de España a revisar, actualizar y reforzar los planes de mantenimiento preventivo y correctivo para mejorar la operatividad de las instalaciones y del material móvil, minimizando las averías, especialmente las que tienen incidencia directa en el servicio prestado.» Auditoría, mantenimiento. ¿Les suena?

Bueno, pues, desgraciadamente –desgraciadamente–, nuestras propuestas parecen premonitorias, y, de habernos hecho caso, es muy probable –muy probable– que se hubiera evitado el accidente del pasado día 20 de enero. Pero la izquierda y el separatismo –casi todos los que están aquí– votaron en contra. Y hoy, un año después, y tras el grave accidente de Gelida, presentan iniciativas similares a las nuestras. Me van a permitir que ahorre comentarios sobre sus acciones. (*Alguns aplaudiments.*) Me lo van a permitir.

Por cierto, nuestras iniciativas se basaron en las informaciones y advertencias que recibimos de trabajadores de Renfe y de Adif. Y nos consta, porque nos lo han dicho y lo han publicado, que también las presentaron al Gobierno, quien no hizo ningún caso.

Por último, en aquel Pleno también presentamos nuestra propuesta 3.3: «Establecer planes de contingencia para cada una de las incidencias posibles.» Es decir, qué hacer, qué hay previsto si ocurre una incidencia. Planes de contingencia.

Bien, pues lo hemos visto estos días. El día siguiente del accidente se acordó con prisas y sin pensar la suspensión del servicio ferroviario de cercanías en Cataluña, una medida claramente desproporcionada y que no tuvo en cuenta las necesidades de transporte de los ciudadanos. Y los pasajeros pudimos comprobar que la única contingencia existente, esa que tanto se ufanan aquí a hablar la Generalitat, los socialistas, fue que cada uno se buscara la vida para acudir a su puesto de trabajo o su lugar de estudio. Los usuarios del tren nos sentimos totalmente abandonados. (*Alguns aplaudiments.*)

En conclusión, desde VOX estamos muy preocupados por el continuo deterioro de los servicios públicos que está generando el Gobierno socialista; también por lo que está ocurriendo con el servicio ferroviario.

Y la solución a este desastre, pues, sería la lógica en un país democrático: preguntar su opinión a los ciudadanos y convocar elecciones. Pero no parece que esta sea la intención de los señores Pedro Sánchez ni Salvador Illa, por lo que, como no convocan elecciones, tenemos que pedir, una vez más, la destitución de todos los responsables políticos causantes del actual desastre de las cercanías ferroviarias en Cataluña.

Y les recomendamos que hagan caso a los profesionales, que son los que saben –no ustedes; los profesionales son los que saben–, y que, bueno, modestamente, recuperen las propuestas que VOX presentó el año pasado y las apliquen, aunque votasen en contra.

Muchas gracias.

El president

Gràcies, senyor diputat. Per defensar les esmenes presentades pel Grup Socialistes i Units per Avançar, té la paraula el diputat senyor Jordi Riba i Colom.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Consellera, conselleres, consellers, diputades, diputats... Avui debatem quatre mocions sobre rodalies, i si alguna cosa comparteixen, malgrat les diferències, és que totes constaten una evidència: el servei no està a l'alçada del que el país necessita, constatació que nosaltres compartim. La diferència està en què fem amb aquesta evidència, si la convertim en un concurs de culpables o si la convertim en un compromís d'acció, exigència i solucions.

Nosaltres volem començar on comença la vida real, els usuaris. Rodalies no és un debat abstracte; és un trajecte de cada matí. Són les persones que han perdut hores de feina, són les persones que han arribat tard a una visita mèdica, que han hagut de reorganitzar la seva vida perquè el tren no arribava o arribava massa tard.

La crisi de rodalies és una alteració real de la quotidianitat de milers de persones, de catalans i catalanes, i això, com deia, exigeix acció, exigència i solucions. Però també exigeix veritat.

La solució actual no neix d'una setmana difícil. Cal anar enrere i entendre'n les causes. Amb Rajoy, es va executar només entre el deu i el tretze per cent dels 4.000 milions d'euros del pla de rodalies, i en el pla urgent de 2013, de 300 milions, se'n va executar un 12 i mig per cent. Durant anys no va haver-hi un programa sistemàtic de reposició d'actius, i el 2020 ens trobarem amb una xarxa de 1.118 quilòmetres i dues-centes estacions amb dèficits acumulats en drenatges, talussos i estructures. I les conseqüències les trobem avui i són clares. Més de cinc-centes inspeccions extraordinàries han identificat seixanta-nou punts de risc mitjà o alt, trenta punts crítics amb necessitat d'actuació urgent.

El cas de Gelida, l'accident de Gelida, no és un fet aïllat. És l'expressió d'una fatiga acumulada, en què l'estat de les vies va agreujar els efectes de l'accident fruit d'una esllavissada per les pluges. I el material mòbil també ho evidenciava. Hi circulaven sèries amb quaranta-sis anys d'antiguitat i d'altres amb trenta-quatre. Aquesta és la realitat estructural que hem heretat.

Ara bé, el que diferencia una crisi d'un col·lapse és la resposta. El pla rodalies 20-25, aprovat pel Govern de Pedro Sánchez, preveia 3.462 milions d'euros d'inversió. Se n'han executat ja 2.666, un setanta-set per cent, i s'han adjudicat 4.199 milions, la qual cosa demostra que hi ha obres en marxa i capacitat real d'execució.

El pla 2020-2030 s'ha ampliat fins als 8.037 milions d'euros, tal com va pactar la consellera Paneque amb el Govern d'Espanya, un increment del vint-i-sis per cent respecte a la previsió inicial. I el més rellevant, 2.243 milions es destinen a la reposició d'actius. Només entre 2026 i 2030, 1.340 milions aniran a manteniment estructural, amb 287 actuacions concretes. Entre el seixanta i el seixanta-cinc de la inversió total del període 20-30 es destina a corregir dèficits acumulats.

I això és el que significa passar del diagnòstic a l'acció. Significa renovar el parc amb cent deu noves unitats elèctriques, cinquanta-tres trens completament nous, amb una inversió de 768 milions d'euros. Significa destinar 637 milions a tallers i vies d'estacionament perquè els trens no només circulin, sinó que es mantinguin en

condicions òptimes. Significa invertir en els trenta punts crítics identificats i desplegar un programa d'emergència immediat. Però també significa governar millor, perquè no n'hi ha prou amb invertir més: cal millorar la governança. El procés de traspàs en curs, el desplegament progressiu de noves línies sota la gestió catalana, la futura empresa mixta de rodalies, el reforç d'Ifercat i l'Agència Catalana de Seguretat Ferroviària són instruments per garantir més proximitat, més capacitat de decisió i més responsabilitat.

A les mocions es plantegen auditories i transparència; d'altres exigeixen accelerar el traspàs; d'altres, reforçar el manteniment o millorar la informació dels usuaris. Doncs bé, aquests elements ja formen part del full de ruta, i on hi hagi voluntat de sumar aquest Parlament pot reforçar aquest camí, i el nostre grup parlamentari ho farà. Perquè, si el problema és estructural, la resposta també ha de ser estructural. I és aquí on neix el pacte de país per a *rodalies*: no com un document, sinó com una decisió. Sí, el dèficit s'ha acumulat durant dècades; la solució ha de tenir continuïtat més enllà d'un titular o d'una legislatura. El pacte és l'instrument per blindar la inversió, consolidar la governança i garantir que la correcció iniciada no depengui del cicle polític.

La confiança no es proclama, es construeix; es construeix amb vies reparades, amb trens nous, amb tallers operatius i amb decisions valentes. Aquest Govern no nega la gravetat de la situació, no la banalitza, però tampoc es resigna. Ha situat rodalies com una prioritat absoluta, amb recursos, amb calendari i amb compromís polític. I quan un govern afronta una crisi amb diagnòstic rigorós, amb inversió quantificada i amb voluntat d'acord transversal, el que ofereix no és només gestió; és lideratge. I el lideratge, el bon lideratge, genera esperança. Perquè una cosa és assumir honestament un diagnòstic estructural i una altra de molt diferent és convertir una crisi en una eina de confrontació política permanent al servei d'interessos partidistes.

Mirin, fa pocs dies es publicava un article titulat «Quan rodalies no interessava». I en aquell article es recordava una frase literal de la consellera de la Presidència del Govern Torra, Elsa Artadi –de Junts, per cert–, amb relació a la primera reunió que va mantenir el president Torra amb el president Sánchez. Deia: «El president Torra no anirà a parlar de 100 milions més o menys de rodalies.» Això no és una

interpretació, és una cita literal. Això és una decisió. I venim d'aquí, venim d'una etapa en què rodalies no era una prioritat, en què 100 milions amunt o avall no mereixien ni una reunió. Venim d'una etapa en què les necessitats de rodalies no eren al centre de l'acció política i no eren una prioritat. I les decisions tenen conseqüències.

Des de 2010, en què es formalitza el traspàs de rodalies, Junts i els governs que encapçalaven tenien responsabilitats clares en l'àmbit de les seves competències. I què van fer? Es va avançar en la concreció del traspàs? No. Es va avançar en formació ferroviària de maquinistes? Zero balanç. En promoció i captació estructurada de maquinistes? Zero balanç. En preparació i planificació de tallers o platges per als trens? Zero balanç. Cap pla específic per anticipar el relleu generacional, cap estratègia per preparar el futur traspàs amb múscul tècnic propi, cap estructura pròpia que permetés assumir més competències amb garanties. I avui ens diuen que el traspàs que plantejem és un traspàs *fake*, que són engrunes? Però el seu full de ruta és buit, el zero absolut. No és fins al Govern Aragonès que es prioritzen rodalies, i amb la consellera Capella s'impulsa la formació de maquinistes.

Concretament, avui ens diuen que fem fora Renfe. Ho fem sense maquinistes perquè vostès no els van ni formar ni preocupar-se per això (*alguns aplaudiments*) ni per preparar els tallers? Com volen que assumim una competència d'avui per demà si vostès no van fer absolutament res en aquesta matèria per muscular les estructures pròpies per poder-ho assumir? Quan tocava preparar-ho no van fer res, quan tocava invertir-hi no era prioritari, quan tocava formar no es va planificar, quan tocava construir estructura pròpia no es va fer.

I ara la recepta és la de sempre: la culpa és d'Espanya, denunciar a tothom, exigir el traspàs total i immediat, reprovar. Proposen reprovar el ministre que més ha invertit en la xarxa ferroviària de Catalunya. Proposen reprovar la consellera que ha situat rodalies com a prioritat absoluta. Llàstima que no haguessin encertat a reprovar quan tocava les decisions del seu propi Govern, el de la consellera de la Presidència Artadi, quan deia que no venia de 100 milions per a rodalies. Quina llàstima que no se'n recordessin aleshores. (*Alguns aplaudiments.*)

Quina diferència entre un govern que assumeix responsabilitats, procurant inversions, governança i solucions, i una oposició que denuncia, exigeix, reprova, però només els

altres. Quina diferència entre el conseller de la Presidència Dalmau, que dona la cara en plena crisi, assumeix l'impacte i prioritza la seguretat i la mobilitat dels usuaris, i una consellera de la Presidència que afirmava que 100 milions més o menys no eren centrals. Quina diferència entre una consellera que menystenia el problema i la consellera Paneque, que ho converteix en prioritat absoluta i a partir d'aquesta decisió política assoleix inversions que han de revertir la situació heretada, com els 1.700 milions d'ampliació del pla rodalies. Cent no importen, 1.700 sí que importen, però reprovem la consellera que ha aconseguit ampliar en 1.700 milions.

Hi ha, però, encara una paradoxa més reveladora. Ni a la moció de Junts ni a la del Partit Popular apareix ni una sola proposta concreta d'inversió. De fet, no apareix ni una sola vegada la paraula «inversió» –ni una. I això diu molt, perquè aquells que consideren que no venia de 100 milions d'euros i aquells que van portar la desinversió ferroviària a l'extrem no proposen invertir. Proposen reprovar, demanen dimissions, denunciar, però invertir, que és un dels elements del diagnòstic transversal que tothom comparteix, no apareix en les seves mocions. Resulta lacerant que sí que recordin la paraula «reprovació», però no recordin la paraula «inversió»; que sí que recordin la dimissió, però no recordin el pressupost; que sí que recordin el retret, però no sumar esforços. D'aquella pols venen aquests fangs. Vostès van fer la pols, i ara volen que els fangs els paguin els altres.

Però hi ha encara una reflexió més profunda que cal fer avui. Junts està seguint una estratègia de desprestigi sistemàtic dels serveis públics del nostre país. «Serveis públics col·lapsats», aquest és el seu nou eslògan –nou o potser manllevat d'Aliança Catalana. Però en aquesta estratègia no tenen cap mania a insinuar, a semblar dubtes o a erosionar institucions.

Ho vam veure amb les insinuacions insidioses que donaven ales a les teories sobre l'origen de la pesta porcina al laboratori d'IRTA. Ho vam veure amb el desprestigi injustificat del laboratori d'IRTA. Ho vam veure amb la manera com es va erosionar la DGAIA per fets que en bona mesura provenien de l'etapa en què vostès dirigien el departament. Ho vam veure quan van fer desaparèixer el finançament a les escoles bressol, quan van eliminar els plans educatius d'entorn, que treballaven per la millora educativa, la inclusió i el foment i inclusió del català als nostres barris a partir de les

escoles. I després ens lamentem de la davallada de l'ús social del català. Què van fer vostès? No va ser fins al Govern d'Esquerra que es va començar a revertir la situació en escoles bressol o en plans educatius d'entorn. Es lamenten de la formació professional, però pràcticament no van crear noves places mentre governaven, i critiquen que aquest Govern n'hagi creat només 7.583 en el primer any de govern.

És més fàcil criticar les mancances en els nostres centres hospitalaris que desbloquejar el que vostès van tenir aturat durant anys, com el Campus Salut de Girona o el de la Verge de la Cinta de les Terres de l'Ebre, entre d'altres. És més fàcil parlar del col·lapse que assumir aquests projectes que van quedar encallats sota la seva responsabilitat. I és més fàcil desqualificar els serveis públics que reduir la temporalitat del trenta-cinc al vuit per cent, com demana la Unió Europea, iniciat també pel Govern anterior, i convocar places d'accés amb regularitat per reforçar-los i millorar-ne la capacitat per no col·lapsar-los. Perquè els serveis públics no es debiliten amb recursos; es debiliten amb atenció i amb manca de prioritat política.

Parlen d'inseguretat, però desmereixen la feina de Mossos d'Esquadra i dels cossos de seguretat quan mostrem els índexs de reducció delictius. Parlen de reincidència i obliden les noranta-una noves unitats judicials que s'han creat per donar-hi resposta. Parlen de col·lapse de la justícia, quan no van desbloquejar infraestructures essencials.

I avui hem vist el paroxisme d'aquest exemple: frivoltzar amb l'ES-Alert, com ha fet vostè avui aquesta tarda, quan tenim vuitanta persones assistides sanitàriament, nou traslladats a l'hospital, un ferit crític, un ferit molt greu i tres ferits greus. I hem de veure com vostè, també amb el servei públic que representa el servei d'alertes, frivoltza avui aquesta tarda en aquest faristol.

És més fàcil no haver fet res i criticar el col·lapse. És més fàcil desprestigiar que governar, erosionar que construir. Però aquesta estratègia no coincideix amb l'apreciació dels catalans i catalanes, tal com reflecteixen les dades del CEO, i, sobretot, no resol la crisi de rodalies. Només posa un pont de plata per a l'avenç de l'extrema dreta. Perquè quan es desprestigien sistemàticament els serveis públics, quan es presenta el país com un sistema fallit, quan es transmet que tot està col·lapsat, el que s'erosiona no és només un govern; s'erosiona la confiança

col·lectiva, s'erosiona el treball de milers de professionals. I nosaltres no estem disposats a participar en aquesta dinàmica.

Amb humilitat, diem clarament que el Govern al qual donem suport no ho resoldrà tot ni en un any ni en un dia, no promet miracles, però dona la cara, assumeix la responsabilitat, inverteix, planifica i corregeix situacions que hem heretat. I aquesta diferència importa. Importa perquè la confiança no neix de la denúncia permanent. Neix de la coherència entre el diagnòstic i l'acció; neix de la capacitat d'afrontar els problemes sense buscar excuses; neix d'un govern que hereta dificultats, que no en nega l'origen, però que no descarrega la responsabilitat pròpia en els altres per eludir la pròpia. Nosaltres volem merèixer la confiança de la ciutadania, en rodalies i en tots els serveis públics. I sabem que la confiança no es demana; es guanya, amb responsabilitat, amb inversió, amb governança i amb determinació de construir, no de destruir.

Moltes gràcies.

El president

Ara és el torn dels grups parlamentaris que no hi han presentat esmenes per tal que puguin fixar llur posició. I, 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 de nou, president. Intentaré ser breu i no esgotar el meu temps en la intervenció, atès que no repetiré coses que ja he fet abans en la interpel·lació i també perquè el personal d'aquest Parlament no es vegi tan perjudicat pel canvi d'horari que ha suposat aquest Ple, a veure si podem fer que surtin abans.

Bé, diputades i diputats, aquest debat no admet frivolitats, com algunes de les intervencions que hem escoltat fa una estona. No serveix per fer frases llúides, no serveix per competir pel titular o la piulada més atractiva. La indignació del país és racional, neix de la vida real, i rodalies és una columna vertebral social. I aquesta crisi ens obliga a posar-hi un full de ruta urgent, amb prioritats –n'hem situat algunes ara fa un moment en la interpel·lació. I hem de dir que no falla només Renfe; falla el sistema quan la governança és fragmentada, quan el manteniment arriba tard, quan

la informació no protegeix i quan les alternatives no estan preparades. El tren és el centre del problema d'avui, però el que està en joc és la capacitat del país per garantir mobilitat com a dret, amb intermodalitat i amb respostes coordinades quan hi ha crisi.

I avui hi ha indignació, indignació real, indignació acumulada, indignació perquè la gent està farta de ser maltractada. I aquesta indignació s'ha expressat al carrer, una mobilització unitària, amb un front social amplíssim, amb sindicats i entitats socials i amb plataformes d'usuàries. I els Comuns hi érem sota un lema que resumeix perfectament el moment que estem vivint: «Sense trens no hi ha futur.» Perquè sense trens el futur és més desigualtat, més cotxe, més emissions i més vida perduda.

En aquest debat volem posar sobre la taula cinc veritats; algunes són incòmodes. Primera veritat: això és estructural. No és un mal dia, no és un accident, no és un fenomen puntual. Com diuen les plataformes d'usuàries, no és un problema d'un accident ni d'un dia; és el resultat d'una deixadesa sostinguda durant dècades que ha deixat el servei ineficaç, insegur i inadequat per al que necessita el país. Algunes dades: entre gener i setembre de 2025 hi va haver incidències a rodalies i regionals el noranta-tres per cent dels dies; es van comptabilitzar 922 afectacions rellevants, més de tres incidències al dia. Això va provocar 270.000 minuts de retards acumulats i va afectar més de 3,4 milions d'usuàries.

Segona veritat: rodalies és desigualtat i és habitatge. I aquí hi ha una connexió que aquest Parlament no pot ignorar; rodalies i habitatge són el mateix problema vist des de dues cares: cases i trens, trens i cases. La gent va molt justa, i això està lligat directament a l'habitatge. Quan els preus expulsen famílies fora de les ciutats on treballen, rodalies deixa de ser un servei més i es converteix en una condició de vida. Si rodalies falla, puja el cost de vida, creix la desigualtat i es trenquen oportunitats. Rodalies és el que permet o impedeix que una família pugui sostenir la feina, les cures i el projecte vital. Quan el tren falla, falla la igualtat d'oportunitats.

Tercera veritat: l'anunci de milions no serveix si no s'executa i no es controla. La ciutadania està cansada d'anuncis, cansada que s'anunciïn milions que no arriben o que no es tradueixen en puntualitat, en fiabilitat, en informació i en seguretat. El drama de rodalies és la manca d'inversió històrica, sí, però també és la baixa execució, els retards, la manca de personal, les externalitzacions que precaritzen capacitats i la

falta de rendició de comptes. Ho hem vist amb nombres: entre 2015 i 2022 es van planificar 6.194 milions i se'n van executar 2.171, un trenta-cinc per cent. I això mata la credibilitat.

I hi ha una paradoxa que la gent entén millor que ningú: es pot presumir d'alta velocitat mentre el tren de cada dia cau a trossos. S'ha prioritzat sovint el luxe del viatger ocasional per sobre del ciutadà que necessita anar a treballar o estudiar cada matí.

Escoltant la intervenció del PP avui, un pensa: «Quina patilla, senyor Fernández», perquè són responsables directament d'aquesta manca d'inversió.

I deixeu-me afegir una cosa, perquè això també va de prioritats, de saber de quin costat estàs. Parlem avui de rodalies i de manca d'inversió en rodalies, però quan hi ha macroprojectes de cop sí que apareixen milers de milions: 3.200 milions d'euros per a l'ampliació de l'aeroport. Això és gairebé quatre de cada deu euros del pla de rodalies 2020-2030.

El diputat Riba feia referència a tot allò que no va fer el Govern de Junts quan va governar. Jo diré una cosa que sí que van fer: el senyor Puigneró i la senyora Raquel Sánchez es van reunir a l'agost del 2021 per anunciar l'ampliació de l'aeroport del Prat, amb una inversió de 1.700 milions. No van parlar ni un euro de rodalies. Només van parlar de l'ampliació de l'aeroport. Cada euro que va a macroprojectes que miren al passat, com l'ampliació de l'aeroport del Prat o com la B-40, és un euro que no va a manteniment, a resiliència, a capacitat i a fiabilitat del tren. I la gent no necessita més anuncis; la gent necessita una xarxa que agunti, que informi i, sobretot, que arribi.

Quarta veritat: la governança fragmentada és una fàbrica d'irresponsabilitat. Quan la infraestructura depèn d'un ens i l'operació d'un altre, quan la coordinació falla, passa el que hem patit: ningú mana del tot, ningú respon del tot i qui ho paga és la ciutadania. I això alimenta el joc permanent de «la culpa és de l'altre». Perquè aquesta dualitat administrativa no és una abstracció –i ho dèiem a la interpel·lació–, és tenir dos cervells per a un mateix cos: dos centres de control, dos comandaments, dues cadenes de decisió. Aquest problema no el té ferrocarrils, no el té TMB, no el té el tren tram; el té el sistema Renfe-Adif tal com està muntat.

I, a més, aquí hi ha una altra veritat incòmoda: quan la crisi esclata, massa sovint la solució implícita és que la gent busqui alternatives. I l'alternativa real acaba sent el cotxe –qui pugui i qui en tingui. I això és injust socialment i desastrós climàticament. És un fracàs.

Cinquena veritat: sense resiliència climàtica, el col·lapse serà crònic. I aquesta és la veritat que moltes vegades es deixa per a demà. Però demà és avui. Catalunya té trams crítics en un litoral exposat, amb línies que passen literalment arran de mar; especial atenció al Maresme i al Garraf. Estem en un moment geològic i climàtic de transformació: sequeres llargues, pluges més recurrents i concentrades, inestabilitat del sòl, despreniments, erosió costanera. El clima ja no és una excusa, és una condició del servei. La resiliència és condició perquè el servei no col·lapsi.

I deia «seré breu», i retallo. Tot allò que es faci ha d'anar lligat a una idea de país, un pacte de país per a rodalies i per als trens. Necessitem un acord amb grups parlamentaris, agents socials i plataformes d'usuàries, que no són un decorat, perquè són qui viu el servei i qui fa fiscalització ciutadana.

Quan diem «pacte de país», no parlem només d'un acord polític; parlem d'un contracte social i ecològic de mobilitat, un compromís amb la vida quotidiana i amb la descarbonització, més capacitat i més fiabilitat, però també més equitat territorial.

I aquí podem citar, i està bé fer-ho, el manifest de les entitats convocants. El transport públic és un servei clau per a l'estat del benestar, i el tren és l'eix vertebrador de la mobilitat a Catalunya. I també diuen una cosa que aquest Parlament ha d'escoltar: cal un canvi d'escala en la inversió i un canvi radical en com es gestiona el sistema ferroviari del país. Doncs sí, això és el que cal exactament, i no retrets.

La gent ja ha esperat massa. La indignació és legítima. Però la responsabilitat d'aquest Parlament és transformar-la en govern, veritat, calendari, transparència i resultats. Rodalies no és un problema sectorial, diputats i diputades; és una infraestructura de l'estat del benestar. Perquè avui el país no necessita més promeses, necessita garantia, necessita trens que passin i que passin bé. I això és el que defensarem els Comuns.

I, en definitiva, i sobre les mocions, sobre la moció d'Esquerra i de la CUP, amb moltes coses hi estem d'acord, perquè comparteixen elements centrals de diagnòstic. Nosaltres també defensem que la Generalitat ha de tenir més capacitat real de comandament i d'exigir resultats. Els hi donarem majoritàriament suport.

Sobre la moció de Junts, bé, aquí discrepem de fons. Junts vol instrumentalitzar el patiment i la incertesa de la gent per erosionar el Govern de l'Estat i jugar a escalar la confrontació. I el problema és que, quan gratem una mica, no hi ha un model de mobilitat; només hi ha un eslògan de màrqueting: «Fer fora Renfe de Catalunya», i prou. I això és insuficient, perquè el que la gent necessita no és només un canvi de logo, no; necessita manteniment, capacitat, governança, informació i alternatives; necessita un sistema que protegeixi la vida quotidiana, i això exigeix política pública i no només confrontació. I els hi faig una pregunta. Ara demanen rescindir el contracte amb Renfe. Per què no ho van fer en els dotze anys que van governar, des del Departament de Territori?

I aprofitem també, malgrat que els hi donarem suport majoritàriament, en molts dels punts que ens plantegen..., però els hi farem un record sobre el punt 4, en què es demana als grups parlamentaris a les Corts espanyoles no donar suport a cap iniciativa del Govern espanyol que impliqui, directament o indirectament, perpetuar la falta de manteniment en infraestructures de mobilitat i desinversió endèmica de l'Estat espanyol a Catalunya. Que ho tinguin en compte per a quan es vulgui prioritzar l'ampliació de l'aeroport del Prat per davant de rodalies. Esperem que estiguin al nostre costat.

Sobre la moció del Partit Popular, bé, deia abans: «Quina barra, quina patilla!» Nosaltres no els hi donarem suport, de cap manera. I ho dic clar: la seva credibilitat, senyor Fernández, és nul·la. El PP no pot donar lliçons sobre rodalies, perquè és part del problema i perquè han contribuït a aquest model d'infrafinançament i de desinversió que ens ha portat fins aquí. És la seva responsabilitat.

I a sobre encara recordem la seva foto més eloqüent presumint de «som el país d'Europa amb més quilòmetres d'AVE», mentre a les andanes de rodalies la gent no podia agafar el tren. Aquesta és la seva política de mobilitat: grans titulars i poca vida real, aeroports sense avions, vies sense trens i trens sense vies. Que no vinguin avui

a fer veure que descobreixen el desastre. La gent no necessita teatre; necessita un servei públic que funcioni i un estat que compleixi.

L'any 2004 –ja fa vint-i-dos anys–, en Joan Herrera defensava en solitari, i amb Iniciativa, que abans de fer entrar l'AVE a Barcelona calia fer un pla de xoc de rodalies i regionals a Catalunya per no desatendre el noranta-set per cent dels usuaris de trens. I a l'inrevés, la inversió va ser del noranta-set per cent a l'AVE i el tres per cent a rodalies. PSOE, PP i Convergència no ens van voler creure. «Primer, rodalies», seguíem dient el 2007. «La mobilitat a Catalunya ens la juguem per anar de Vilanova a Barcelona», dèiem. Ho seguim dient ara. Per això demanem un pacte de país més enllà d'interessos partidistes i partidaris.

I acabo. Quan els trens s'aturen, el país s'atura, però sobretot s'atura la dignitat de la gent que aguanta el país: la que treballa, la que cuida, la que estudia, la que es mou perquè no té alternativa. I el país no necessita més excuses ni discussions de polítics; necessita trens que passin i que passin bé. I això és el que defensem i defensarem els Comuns. Nosaltres treballarem perquè d'aquest debat en surti una cosa útil, un pacte de país amb execució, control i drets. Perquè aquesta crisi ens ha recordat que, quan el transport públic falla, no falla una línia, falla la cohesió social. I avui el mandat és simple: que la gent pugui viure, treballar, cuidar i estudiar sense pagar cada dia un preu que és injust.

Diputades i diputats, pensem en el que hem debatut avui o estem debatent avui: no és només arribar tard, és perdre temps de vida. És una mare que no arriba a buscar la seva filla. És una persona gran que perd la visita mèdica. És una estudiant que no arriba a un examen. És una treballadora que entra a la feina amb por a ser sancionada. És la vida, així cada dia de la seva vida. I és la nostra responsabilitat, la d'aquest Parlament.

Salut i bon treball.

El president

Finalment, per posicionar el Grup parlamentari Mixt, té la paraula la diputada senyora Sílvia Orriols Serra.

Sílvia Orriols Serra

Reiterem el suport a les persones ferides i als familiars i amics de la víctima mortal de l'accident de Gelida i el reconeixement explícit als serveis d'emergència, que afortunadament responen amb eficàcia quan les infraestructures fallen.

Hi ha una rondalla que circula per les facultats d'enginyeria que explica que, els darrers mesos de la descolonització dels països africans conquerits per l'imperi britànic, aquest va cedir la gestió de la xarxa ferroviària a les autoritats locals. Al cap de pocs anys, les infraestructures s'havien degradat greument. Segons el relat, la degradació es va produir perquè en les llengües locals del territori no existia cap paraula per definir el manteniment preventiu i, per tant, només es reparava el que ja s'havia espatllat del tot.

Més enllà de la narrativa i de l'anècdota, que estem convençuts que no s'adiuen amb les causes reals del desmillorament, aquesta història ens descriu què passa quan una infraestructura preocupa les autoritats només en la mesura que és útil per extreure'n un valor, no pas des d'una perspectiva de servei públic.

En català sí que tenim la paraula «manteniment preventiu», tot i que hi ha seriosos dubtes de que hi hagi persones al capdavant que sàpiguen què significa. Tenim infraestructures pensades i gestionades per una administració colonial que no té cap interès en beneficiar les connexions catalanes, que prefereix llençar recursos i diners en carreteres intransitades d'Espanya o fer giragonses inversemblants, incorporant Madrid a l'eix Mediterrani. A veure si li haurem de fer lloc a l'Ayuso entre Roses i Cadaqués.

La rondalla inicial no explica Àfrica; explica l'actualitat de Catalunya dins d'Espanya. Relata fil per randa què passa quan no es veu Catalunya com un espai valuós a potenciar, sinó com una terra hostil a administrar amb la mínima despesa possible.

Si ningú no posa fil a l'agulla i es continua fomentant l'efecte crida amb rendes mínimes garantides i regularitzacions massives, el 2050 hauran arribat 3 milions d'immigrants més. Vostès creuen que en vint-i-quatre anys seran capaços de reajustar les infraestructures del país? Que seran capaços de revertir el dèficit d'inversió acumulat? Que aconseguiran executar del tot les inversions estatals, que ara tot just voregen el cinquanta per cent? O ens condemnaran a conviure amb 3

milions més d'immigrants en risc de pobresa i exclusió social, amb unes infraestructures tensionades i amb uns serveis públics col·lapsats?

No hem arribat aquí per culpa del canvi climàtic, com quatre il·luminats prediquen. El desori que patim avui és el resultat d'un sistema colonial que espolia Catalunya i que, deliberadament i amb premeditació, n'abandona les infraestructures i les inversions. Espanya no garantirà mai un servei ferroviari digne i eficient a Catalunya. Renfe i Adif són empreses foranes, sense arrelament, sense compromís, que han fet de la deixadesa i de la negligència el seu tret diferencial. Fa anys que haurien d'haver set declarades no grates a casa nostra.

Cap auditoria, cap reprovació, cap dimissió, cap contracte mixt amb majoria espanyola pot resoldre un problema enquistat de fa dècades, que emana directament del grau de dependència i submissió que tenim vers la nació veïna. Sense una xarxa ferroviària cent per cent catalana, gestionada segons criteris nacionals i d'eficiència, no podem revertir les dades actuals, que són alguna cosa més que catastròfiques: setanta incidències greus en dues setmanes, més de 400.000 persones afectades, centenars de trens cancel·lats, 20 milions d'euros perduts en termes de productivitat i un accident mortal que era evitable.

Mentre Renfe i l'empresa Indra, de la que l'Estat espanyol és propietari en un trenta per cent, s'embranquen a construir i operar la xarxa ferroviària de 450 quilòmetres que va de Medina a la Meca, Catalunya veu com la seva infraestructura cau a trossos. Atès l'estat lamentable de l'R3, podem dir clar i català que el monestir de Ripoll no genera a Espanya ni la meitat d'interès ni de simpatia que la ciutat on va néixer el profeta de la religió musulmana. I encara hi ha qui vol romandre aquí dins? De debò? És que és surrealista.

A les mocions, Junts, ERC i la CUP diagnostiquen amb precisió, però no hi ha proposta més enllà de l'enunciat del problema. No s'hi defensen estratègies per forçar el traspàs, ni mecanismes de pressió política sostinguda, ni aliances institucionals que permetin convertir una simple demanda en procés real i factible; no fos cas que incomodessin el Govern socialista, que apuntalen a canvi de càrrecs i de grup propi.

Sense capacitat legislativa pròpia, amb el saqueig de recursos vigent, mocions com aquestes es desaran al calaix i no tindran més transcendència que un parell de titulars

als mitjans afins.

Demanen la dimissió de la consellera Paneque, com si ella, que ha arribat fa quatre dies, fos responsable de tot aquest caos. Volen un altre cap de turc? No n'han tingut prous? O realment volen resoldre el problema? I no, eh?, no és que defensi aquest Govern imperialista que seu aquí davant. Per mi podrien dimitir avui mateix tots en bloc i convocar eleccions, que és el que pertocaria, atesa la seva incapacitat d'aprovar uns pressupostos.

Però culpabilitzar de la deixadesa crònica de dècades una consellera acabada d'arribar a qui li ha esclatat l'artefacte ferroviari als dits, com ens podria haver esclatat a qualsevol de nosaltres, ni és just ni és versemblant. És populista i és execrable. Ho sabem tots els qui tenim responsabilitats de govern, però suposo que la carnassa que esperen treure'n és massa laminerera.

No votarem a favor de la dimissió de la senyora Paneque, però sí que, d'aquest faristol estant, demanem al Govern en bloc que es dissolgui i convoqui noves eleccions. Tornin la veu al poble. No es tracta de sacrificar l'últim que ha entrat per calmar l'opinió pública, ni de tranquil·litzar electorats amb prosa redundant, com fan Junts, Esquerra, la CUP o el PP, sinó d'intervenir i capgirar la realitat que patim i que condiciona greument el dia a dia de centenars de milers de catalans.

Els primers rails que hem de fermar a terra són els del tren que van deixar escapar el 2017. Només restituint l'estat català garantirem la seguretat, la mobilitat, el benestar i la prosperitat de les futures generacions de catalans. És una evidència que, si Déu vol, algun dia farem realitat.

El president

Gràcies, senyora diputada. Ara és el torn dels grups parlamentaris proponentes de les mocions per tal de posicionar-se —i ho subratllo: posicionar-se— sobre les esmenes presentades. En primer terme, per fer-ho, i en nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, té la paraula el diputat senyor Juan Fernández Benítez.

Juan Fernández Benítez

Gràcies, president. Bien, yo creo que el planteamiento este sobre «lo que no funciona cuando lo gestiona el Estado, que lo gestione Cataluña», esto está un poco sobado.

¿Funciona algo en Cataluña? Es que no estamos para dar lecciones de nada. No estamos para dar lecciones de absolutamente nada, porque el colapso es estructural. ¿Funciona la sanidad, funciona la educación, funcionan los servicios sociales? No. ¿Funciona la ejecución del presupuesto en Cataluña? Un cuarenta por ciento de las inversiones ejecutadas. Por lo tanto, no funciona.

Podríamos hablar también de esto que acusan ustedes: Cataluña contra el Estado, lo que no se ejecuta. Podría también funcionar entre Badalona y la Generalitat de Cataluña con sus inversiones. Hace más de quince años que no se construye una escuela pública en Badalona. Por lo tanto, yo creo que esto ya es un poco sobado y yo creo que es tomarles el pelo a los ciudadanos. Porque esto no es una cuestión de competencias, es una cuestión de incompetencia.

Señores de Esquerra, nosotros hemos sido honrados y hemos hecho autocrítica. Hemos sido honrados. Ya sé que ustedes esto no querrían que lo hiciéramos para no fastidiar su relato de ataque permanente al Partido Popular, pero no podemos buscar en hace diez años las responsabilidades de hoy. Las responsabilidades son de la señora Paneque, de Puente, de Illa y de Sánchez.

Pero ¿y su responsabilidad, señora Capella? ¿Y la responsabilidad del lince del portavoz de Esquerra Republicana en el Congreso, el portavoz del frente nacional español de izquierdas? (*Alguns aplaudiments.*) ¿Dónde está la responsabilidad de Junqueras, que se atreve a acusar de mala gestión a una *consellera* de Educación cuando él, vosotros habéis sido responsables de la *conselleria* de Educación de 2018 a 2024? Por favor.

Miren, ustedes son cooperadores necesarios del desastre del Partido Socialista – cooperadores necesarios. Por apoyar a Pedro Sánchez, por tener las competencias desde 2009 y no ser capaces de gestionarlas. Y, sobre todo, usted ha venido aquí a explicar sus pasteos con el Partido Socialista. Yo la felicito, pero eso la convierte a usted en cooperadora necesaria; a ustedes, de Esquerra Republicana.

El president

Se li ha acabat el temps.

Juan Fernández Benítez

Por lo tanto... Ya acabo. Por lo tanto, más autocrítica y menos dar lecciones.

Miren, lo de *rodalies* no es mala suerte...

El president

Se li ha acabat el temps.

Juan Fernández Benítez

...no es herencia, es gestión socialista. Señora Paneque, dimisión.

El president

Per posicionar-se sobre les esmenes al Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, té la paraula el diputat senyor Dani Cornellà i Detrell.

Dani Cornellà Detrell

Sí; gràcies. Mirin, de les esmenes n'hem acceptat dos del Partit Socialista, perquè pensàvem que era important que el propi partit que dona suport al Govern considerés o manifestés que l'Estat espanyol, a través d'Adif, ha fet un manteniment insuficient de la infraestructura, fins al punt de comprometre'n la seguretat a múltiples punts arreu de la xarxa ferroviària, molts dels quals ni tan sols havien estat detectats fins que no s'havia fet una revisió. El que dèiem: que la feina no s'ha fet, desgraciadament, fins que no hi ha hagut un incident.

I, en segon lloc, també hem acceptat la que canvia una mica la nostra proposta inicial per instar el Govern de l'Estat a complir els terminis amb què es compromet a redactar i aprovar els estudis informatius que tenim pendents a la nostra xarxa ferroviària i a rebutjar el canvi de criteri que ha tingut en la quadruplicació de vies del tram el Prat de Llobregat - Castelldefels i en el desdoblament Mollet del Vallès - Parets del Vallès, on, quan ja s'han iniciat els tràmits per redactar els projectes constructius corresponents, ara el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible fa redactar un estudi informatiu, dilatant encara més la seva execució.

Pensem que és important acceptar aquestes esmenes del PSC perquè qüestionen claríssimament les actuacions que ha fet el Govern espanyol a Catalunya amb aquestes més concretes, però també de manera més general. Per tant, pensàvem...

Les altres, com saben, no les hem acceptat perquè sí que modificaven massa el que dèiem.

I, per acabar, Aliança Catalana de trens no en saben massa; són més de reunir-se amb en Cuatrecasas per prometre'ls abaixar-los els impostos i treure les pensions. Oi, senyora Orriols?

El president

Per posicionar-se sobre les esmenes a la moció del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat senyor Salvador Vergés i Tejero.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé. Doncs de la CUP hem acceptat l'esmena que millora la qüestió dels plans alternatius de transport. Del Partit Socialista, al nostre punt referent a la informació, a com s'ha d'informar els usuaris, vostès ens demanaven posar «seguir treballant per informar...». Escolti, no, eh? La informació –ja els hi hem dit i ho repetim– ha estat confusa, ha estat amb ingerència i submissió espanyoles. Hi ha hagut moments que semblava que s'estiguessin autoaplicant el 155. Han aparegut aquí a parlar en faristols aquí a Catalunya responsables de Renfe, d'Adif, el secretari general Santano. Vull dir, que aquesta no és la nostra filosofia ni molt menys.

Senyora Capella, Esquerra Republicana, ens ha presentat dues esmenes. A la primera el que ens tatxen és «cent per cent». Ens ho han tatxat, «cent per cent». I vostès el que volen és..., posen allà el seu traspàs, el del 49,9 per cent. Home, no, aquí es tracta... El país el que necessita és que els arrosseguem nosaltres cap al cent per cent, i no pas que vostès ens arrosseguin cap al 49,9 per cent. Vostè abans ha parlat de que en la negociació..., ha reconegut, diu: «Hem deixat pèls a la gatera.» Jo crec que ja hi han deixat el gat sencer, si m'ho permet, eh? *(Alguns aplaudiments.)*

A l'altra esmena el que m'han tatxat és la paraula «resoldre». Resoldre el contracte amb Renfe, això no els hi agrada, i ho han canviat per, també, anar-nos conduint cap a l'empresa mixta i el traspàs al 49,9 per cent. No, no és el que demanem nosaltres ni és el que demanaven els manifestants el dissabte, eh? Per tant, el que hem de fer és anar a resoldre el contracte a Renfe i fer un traspàs ben fet al cent per cent.

Però és que resulta que l'esmena que nosaltres els hi hem presentat a vostès... Vostès deien que dimiteixi el *ministro* Puente, però la consellera Paneque no l'esmentaven, sinó que deien «la responsable del departament assumeixi les responsabilitats polítiques». I nosaltres els hi hem afegit «és a dir, que dimiteixi o, en el seu defecte, que el president de la Generalitat la cessi». No ens ho han acceptat. Per què? Perquè vostès neden i guarden la roba. Mentre el seu president del partit, Oriol Junqueras, diu públicament que cal que dimiteixi la consellera Paneque, vostès no gosen posar-ho després per escrit. Suposo que per aquesta aroma de pressupost que ja anem percebent aquests dies aquí al Parlament.

I acabo, president. Diputat Riba, no ens acusi amb aquesta vehemència, perquè al final fixi's que en infraestructures en aquest país, infraestructures ferroviàries també, les que no s'han executat són les dels pressupostos que Esquerra Republicana, Comuns i vostès, el PSC, han aprovat a Madrid. En canvi, nosaltres, Míriam Nogueras...

El president

Se li ha acabat el temps.

Salvador Vergés i Tejero

...els hi diu molt clar: no ens asseurem mai a negociar uns pressupostos a Madrid mentre no es compleixin les inversions i les execucions dels pressupostos anteriors. Aquesta és la diferència, portar el país al cor.

Gràcies.

El president

I, finalment, té la paraula l'honorable senyora Ester Capella i Farré, per part del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana.

Ester Capella i Farré

Bé, per posicionar-nos en les esmenes, nosaltres acceptem l'esmena de la CUP d'addició del punt 10.e, que diu literalment: «Millorar-lo en tot allò que s'hagi demostrat insuficient.» Per tant, s'està referint a totes les qüestions vinculades a la comunicació als usuaris. I, per tant, nosaltres creiem que modifica substancialment i millora allò

que nosaltres apuntàvem i que considerem que millora el text. I, per tant, acceptem l'esmena.

No acceptem les esmenes que no milloren el text i que van a esmenar substancialment l'acord de traspàs de rodalies. Vostès poden insistir en fer veure que les coses són de color rosa quan són d'un altre color. Primer de tot, traspàs integral de rodalies vol dir que es traspassi tot –vies, trens, estacions–, amb les condicions que han de ser traspassats.

Abans ho he explicat. Ho poden explicar fins a l'infinit i més enllà, però en la línia del tren de Lleida a la Pobla o de la Pobla a Lleida..., i ho sap perfectament el president Rull, sap perfectament el cost que va representar i que això és inassumible per a Catalunya, assumir sense la titularitat de les línies, perquè no hi podràs fer funcionar els trens. Si tu no tens la titularitat de la via, no hi pots posar trens. L'hi deia l'altre dia al conseller Dalmau: «Vostè no pot baixar a les vies a posar ni un cargol.» Has d'assumir, has de tenir la titularitat.

Vostès no han escoltat quan jo he fet les propostes que li deia a la consellera per al pacte de país per a rodalies. Què és el que cal? Tenir una agència de seguretat ferroviària i d'altres coses. Sense l'agència de seguretat ferroviària no pots tenir la titularitat de les vies.

I, mirin, podem continuar enganyant els ciutadans. Nosaltres no ho farem. Nosaltres no enganyem la ciutadania. Si alguna cosa té Esquerra Republicana és que no enganya.

Gràcies.

El president

Acabat el debat, els faig avinent que la votació de les mocions 16, 17, 18 i 19 es farà per separat aquesta tarda, un cop substanciat el punt vint-i-unè de l'ordre del dia.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sector primari

302-00198/15

El vint-i-unè punt de l'ordre del dia és la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sector primari. És presentada pel Grup Parlamentari de VOX en Catalunya i, per fer-ne l'exposició, té la paraula el diputat senyor Rafael Villafranca Mercé.

Rafael Villafranca Mercé

Gràcies, president Rull. Diputats... La presente moción sobre el sector primario va de alimentos, y habrá que recordar que el ser humano tiene la nefasta y la funesta manía de comer cada día para poder vivir.

Comemos al menos tres veces al día. Los alimentos no tienen virtudes taumatúrgicas y, como he dicho reiteradamente, no aparecen en las estanterías de nuestros supermercados como por arte de magia. Detrás no hay gnomos poniendo mandarinas por la noche, sino que detrás está el gran esfuerzo de nuestros agricultores, ganaderos y pescadores para conseguirnos dichos alimentos. *(Alguns aplaudiments.)*

Lejos de reconocer esta magnífica labor, resulta que los burócratas de Europa, con absoluta ignorancia acerca de la complejidad de un sector tan diverso y heterogéneo como es el sector primario, se dedican a dar instrucciones a los agricultores y ganaderos, personas perfectamente enraizadas en el campo, acerca de cómo tienen que trabajar y llevar a cabo sus explotaciones.

Nos cuentan el cuento del gallo «pelao», que nunca se acaba y ya se ha «acabao». Que si la responsabilidad, que si el cambio climático, que si los objetivos de desarrollo sostenible, cuando el verdadero objetivo es la imposición de su agenda ideológica, que es la agenda 2030 y el pacto verde europeo.

Nuestros agricultores, ganaderos y pescadores son cada vez más conscientes de que están viviendo una estafa colosal, que les lleva a la decadencia y al empobrecimiento. En nombre de la transición energética se les fuerza a arrancar olivos centenarios, a sacrificar vacas o a cubrir el campo con chatarra y placas fotovoltaicas.

La demostración de esta colosal estafa es que la PAC, con auténticos pirómanos al mando, está incumpliendo de forma reiterada el principio de preferencia comunitaria de nuestros productos, al suscribir diferentes acuerdos comerciales con grandes corporaciones alimentarias o fondos de inversión que a su vez contratan con terceros países, con los cuales no podemos competir. Competencia desleal que se muestra

cuando los precios de venta de estos productos están incluso por debajo de nuestros costes de producción. *(Alguns aplaudiments.)*

Se acaba ahora de acordar la ampliación del acuerdo comercial con Marruecos. Ya existían otros proyectos en acuerdos como el de la India o Australia. Ahora tenemos el acuerdo de Mercosur, del cual tan siquiera existe un informe acerca del impacto real que tendrá en el sector primario. Se dice que abrirá un mercado de más de 700 millones de personas, pero el gran perjudicado será precisamente nuestro campo.

Las asociaciones y sindicatos agrarios denuncian que el acuerdo con Mercosur está diseñado para favorecer industrias estratégicas del norte de Europa, como son la farmacéutica y automovilística alemana o la siderúrgica en Noruega, que nada tienen que ver con nuestros agricultores y ganaderos. Por esta razón, nuestros agricultores están en pie de guerra y han salido a las calles con sus tractores para demostrar su preocupación e indignación. Nuestro total apoyo a todos ellos, ¡claro que sí! *(Alguns aplaudiments.)*

Este martes el Parlamento Europeo ha aprobado las salvaguardas para Mercosur. Estas cláusulas de salvaguarda no corregirán las diferencias en estándares, fitosanitarios, medioambientales o de costes laborales, es decir, no son garantías suficientes; al contrario, solo son cortinas de humo, un señuelo del bipartidismo de socialistas y populares para colar por la puerta de atrás el acuerdo del Mercosur. Una traición más del bipartidismo al campo español.

Pero es que, además, los mismos países de Mercosur han recordado que ellos no han pactado estas cláusulas y que, por lo tanto, no les vinculan ni las piensan aplicar, lo cual, sin duda, amenaza a nuestra seguridad alimentaria. VOX ha conseguido la paralización temporal del acuerdo de Mercosur, a la espera de un dictamen por parte del Tribunal de Justicia de la Unión Europea para que se pronuncie acerca de la legalidad de dicho acuerdo, un gran paso, pero todavía insuficiente. En VOX somos conscientes de que España es una nación importadora y exportadora. No estamos en contra del libre comercio; estamos en contra de que se traicione a nuestros agricultores, ganaderos y pescadores, y que se les utilice como moneda de cambio. *(Alguns aplaudiments.)*

Por eso nuestras iniciativas son: rechazar el pacto verde europeo, la agenda 2030 y todas sus políticas, que apoyan populares y socialistas; exigir una nueva política agraria común, sin recortes ni condicionantes medioambientales; defender el principio de preferencia comunitaria de nuestros productos y el principio de reciprocidad en los acuerdos comerciales; más reciprocidad en los acuerdos comerciales y menos cláusulas de salvaguarda; suspender el acuerdo comercial con Marruecos y rechazar el de Mercosur; defender nuestra soberanía alimentaria como cuestión de estado, ya que se dice que quien controla los alimentos controla a los pueblos; velar por la rentabilidad de las explotaciones para garantizar el relevo generacional, ya que se dice que sin rentabilidad no hay relevo generacional; simplificar la excesiva burocracia y, cómo no, también reforzar los seguros agrarios.

Esto, señores, no va de partidos, va de dignidad y, tratándose de alimentos, de mero instinto de supervivencia.

Muchas gracias.

El president

Atès que no hi ha hagut cap esmena presentada, ara obrim el torn perquè els diversos grups parlamentaris s'hi puguin posicionar. En primer terme, per fer-ho, i en nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat senyor Ignasi Prat i Sarri.

Ignasi Prat i Sarri

Gràcies, president. Membres de la Mesa, diputats, diputades... Bé, consellers veig que no n'hi ha cap. Senyor Villafranca, sincerament, no entenc com poden presentar mocions si després el que volen és tancar el Parlament, tapiar-lo i que tot es decideixi des de Madrid. Però li diré més: als pagesos, als agricultors, als ramaders que es trenquen la cara cada dia per alimentar el país els hi estan dient que des de Madrid els hi solucionaran els problemes. Però si han vist per activa i per passiva que Madrid no té cap interès en ajudar Catalunya. Si a Madrid tot el que es gestiona anem a pitjor. Si des de Madrid no hi ha cap interès en prioritzar la pagesia catalana. I si a sobre tenim un govern absolutament dependent de Madrid, el resultat és el que tenim avui: una pagesia ofegada burocràticament, una veu catalana a Brussel·les pràcticament

inexistent, una PAC que cada any baixa any rere any, i un sector primari cada vegada més precaritzat. I podria continuar *sine die*. Però, per deferència institucional, em centraré en algunes de les incongruències de fons de la seva proposta.

I la primera és conceptual: parlen de sobirania alimentària d'Espanya en una moció del Parlament de Catalunya. És a dir, el punt 1 i el punt 2 insisteixen en aquest marc estatal, quan saben perfectament que aquest Parlament no té competències en política comercial internacional ni en acords com el Mercosur, ni l'acord entre la Unió Europea i el Marroc. I fan servir un marc espanyol, però alhora diuen defensar el món rural català. O defensem Catalunya, o defensem..., o fem d'altaveu de Madrid, però prou de marejar la perdiu. I aclarim-nos: o Catalunya o Espanya.

I diuen que volen defensar el medi natural, el paisatge, el territori, però alhora demanen suspendre el pacte verd europeu, la llei europea del clima, les estratègies de biodiversitat, la restauració de la natura... No es pot dir que es defensi el medi ambient i alhora voler desmantellar totes les polítiques europees que el protegeixen. Així no es defensa el territori, així és dir una cosa i fer-ne una altra.

I en un punt defensen la ciència, la tecnologia, l'edició genòmica, i en un altre punt demanen suspendre el marc normatiu europeu que regula precisament l'ús segur de la biotecnologia, la sanitat vegetal i el benestar animal. A veure si ens entenem. Volen tecnologia però sense normes, innovació però sense garanties, ciència però sense seguretat jurídica ni ambiental. Això no és ser modern, això és ser irresponsable.

I, per últim, les renovables i el món rural. Vostès presenten les renovables com una amenaça indiscriminada al món rural, però el món rural necessita ingressos complementaris, activitat econòmica, sobirania energètica i eines per lluitar contra el despoblament. El problema no són les renovables, el problema és la mala planificació. No intentin construir un fals dilema entre renovables i món rural; el repte real és la governança territorial de les renovables –projectes ben planificats, retorn econòmic local, comunitats energètiques, participació del territori.

I acabo, president. En definitiva, siguem seriosos i no facin veure que són els grans defensors de la pagesia, perquè el que realment proposen és que la pagesia catalana sigui encara més dependent d'Espanya.

I ja ho estem veient també en aquest Govern. Inversions reals per combatre la sequera ni n'hi ha, ni se n'esperen. Ahir el propi conseller ens exposava desencallament en dècades en infraestructures hídriques, però cap de nova. El canal d'Urgell continua aturat. Propostes, les que vulguin; consens, cap. I el sector està cansat, esgotat, i es manifesta amb tot el dret del món. Per tant, menys discursos buits i més polítiques útils.

I li garanteixo una cosa: el noranta per cent del sector està fart de la burocràcia, sí, però també està fart de les receptes de Madrid, que mai arriben al camp.

Moltes gràcies.

El president

Els grups parlamentaris d'Esquerra Republicana, Comuns i de la Candidatura d'Unitat Popular han comunicat a la Mesa que no intervindran en aquesta moció. Per tant, té la paraula, en nom del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, la diputada senyora Eva García Rodríguez.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. Molt honorable president del Parlament, no consellers, diputats... Bé, el primer que volem fer des del Partit Popular és mostrar la nostra admiració, el nostre respecte més absolut pels nostres agricultors, pels nostres ramaders. Són els que matinen quan els altres dormen, són els que sostenen els nostres pobles, cuiden el nostre paisatge, prevenen els incendis i garanteixen que a les nostres taules hi hagi aliments segurs i de qualitat. *(Alguns aplaudiments.)* Sense camp, no hi ha territori, i el Partit Popular sempre estarem al costat del camp.

Dit això, senyor Villafranca, avui debatem una moció seva, una moció de VOX, sobre Mercosur i sobre el futur del sector primari. El Partit Popular ho hem dit des del primer dia: l'acord Unió Europea - Mercosur és només acceptable –és només acceptable– si hi han garanties reals, eficaces i automàtiques per protegir els nostres agricultors i els nostres ramaders. I, mentre alguns es dediquen, senyor Villafranca, a fer titulars i a cridar, al Parlament Europeu el Partit Popular hem fet el que havíem de fer, i és treballar, i és donar solució, i és donar resposta precisament a aquests problemes. I ho hem aconseguit malgrat el vot contrari del seu partit. *(Alguns aplaudiments.)*

Miri, al Parlament Europeu, el Partit Popular hem aprovat les salvaguardes que s'exigien; salvaguardes de veritat, no d'aquestes que diu vostè avui de vendre fum; salvaguardes de veritat, no simbòliques, no decoratives; reals. I què hem aconseguit? L'hi explicaré en cinc punts.

Miri, en primer lloc, rebaixar el llindar d'activació de les salvaguardes del deu al cinc per cent. És la diferència entre arribar tard o arribar a temps. Amb un cinc per cent d'augment de les importacions respecte a la mitjana dels tres últims anys ja es podrà activar el mecanisme.

En segon lloc –molt important, una cosa fonamental–, es reconeix com a perjudici greu per als agricultors una caiguda dels preus d'importació superior al cinc per cent i que estiguin almenys un cinc per cent per sota dels preus europeus.

En tercer lloc –important també–, la Comissió no queda lligada de mans. Encara que no s'aconsegueixi exactament aquest cinc per cent, es podrà actuar si hi han indicis clars de deteriorament del sector.

En quart lloc, hem inclòs també els cítrics com a sector sensible –taronges, mandarines d'aquestes que vostè avui frivolitzava, llimones–, precisament una reivindicació històrica del camp espanyol que el Partit Popular hem aconseguit incorporar. Això és defensar els nostres productors amb fets, no el que vostès fan.

En cinquè lloc, seguiment i vigilància contínua. Informes cada sis mesos, activació ràpida en un màxim de vint dies.

I què han fet vostès, senyor Villafranca, senyors diputats de VOX? Què han fet vostès? Doncs votar en contra d'aquest reglament de salvaguardes, votar en contra de les auditories en origen, votar en contra de més controls, votar en contra de protegir els cítrics, és a dir, votar en contra de les mesures que blinden els nostres agricultors. Això és el que han fet vostès votant juntament amb Bildu en el Parlament Europeu. *(Alguns aplaudiments.)*

Mirin, senyors de VOX, el que no poden fer vostès és votar en contra abans-d'ahir en el Parlament Europeu i ara venir aquí a donar lliçons. Jo pensava sincerament que vostè retiraria aquesta moció que va presentar alegrement fa dos setmanes, però que abans-d'ahir, amb el seu vot contrari en el Parlament Europeu, jo pensava

sincerament que vostè la retiraria. Perquè, mirin, no es pot dir que es defensa el camp i al mateix temps rebutjar precisament els instruments que protegeixen i protegiran encara més els nostres agricultors i ramaders.

Miri, senyor VOX, (*rialles*) ai, senyor Villafranca, quant a la resta de la moció, compartim objectius essencials com garantir la rendibilitat de les explotacions, facilitar el relleu generacional, reforçar assegurances agràries... Això ho podem compartir i hi donarem suport. Però, miri, vull acabar manifestant-li el missatge del Partit Popular, que és molt clar, és claríssim: nosaltres defensem la sobirania alimentària, la seguretat de les nostres produccions i la dignitat, especialment, dels nostres agricultors i ramaders. Exigim –exigim– reciprocitat real, vigilarem cadascuna de les importacions, activarem salvaguardes quan faci falta, malgrat el seu vot contrari, i ho farem amb instruments jurídics sòlids, no amb discursos populistes com el seu.

Moltes gràcies.

La vicepresidenta primera

Gràcies, diputada. És el torn ara del Grup Mixt, i té la paraula la diputada Sílvia Orriols Serra.

Sílvia Orriols Serra

Fa temps que advertim que no poden carregar damunt els productors locals la responsabilitat i despesa que ocasionen les polítiques verdes restrictives de Brussel·les.

El sector ramader i agrícola català parteix d'un malestar real i fonamentat. Nombroses dades objectives confirmen la presència de problemes estructurals que afecten amb més virulència i intensitat les petites i mitjanes explotacions. Mentre algunes formacions d'aquesta cambra redueixen el debat a marcs ideològics i s'entesten en el compliment estricte d'una agenda 2030 impossible d'abastar, els sectors estratègics i productius del país perden competitivitat i eficiència. La càrrega normativa i burocràtica que han d'assumir ramaders i agricultors és tan feixuga que els obliga a subcontractar serveis d'assessorament i gestoria o, en cas de no poder-se'ls permetre, a invertir una mar d'hores impressionant al despatx sense treure'n cap profit econòmic.

Aquesta anomalia demostra fins a quin punt és certa la frase del sociòleg Max Weber, que deia: «La burocràcia és irracional en els mitjans, però pot arribar a ser irracional en els seus efectes.»

Els nostres pagesos acaten tres nivells legislatius diferents, havent-se de cenyir a la voluntat inquisitorial d'Europa, d'Espanya i també –diguem-ho clar– de la Generalitat de Catalunya.

Només cal fer una ullada a l'ampli conjunt de normes catalanes publicades al DOGC, que regulen registres d'explotacions, establiments d'alimentació animal, higiene de la producció agrícola, producció ecològica o el quadern integrat d'explotació. Un escarramell d'obligacions inacabable: quaderns digitals, registres, plans de fertilització en zones vulnerables a nitrats, controls de benestar animal i bioseguretat, normativa laboral i de prevenció de riscos, autoritzacions ambientals, traçabilitat. Com si les taronges del Marroc, el raïm del Perú o la vedella d'Argentina que deixen entrar al país hagués passat cap d'aquests controls o filtres.

La competència deslleial que fa temps que denunciem per part de regions tercermundistes és un autèntic dúmping ecològic i normatiu. La simetria és inqüestionable, i deixa en una situació de desprotecció i vulnerabilitat evident tot el nostre sector primari.

Buròcrates europeus que diuen la paraula «sostenibilitat» tres cops per segon, però que signen contractes per importar productes cultivats a milers de quilòmetres, obviant la petjada de CO₂. Polítics que promouen campanyes de consum responsable i de producte de proximitat que eviti la generació de residus, però que alhora són incapaços de legislar per limitar i eliminar els envasos no reciclables.

Els preus als que es veuen obligats a vendre els nostres agricultors i ramaders ja no cobreixen els costos, i les exigències ambientals són difícils de complir sense infraestructures competents.

La invasió de gènere foraster, cultivat o criat a continents lliures de marcs normatius asfixiants com el nostre, aboca les petites i mitjanes explotacions catalanes al tancament i priva el poble català d'assolir un grau raonable en l'autosuficiència

alimentària que tant necessitem garantir si volem encaminar-nos a la restitució de l'Estat català.

Aquesta és la realitat d'un món rural que les esquerres han decidit convertir en laboratori ideològic: tot un sector pagant el preu de les dèries *woke*, castigat de cara a la paret només perquè no encaixen amb el relat urbà artificial i desconnectat del territori que tots vostès prediquen.

El món rural no vol el «té subvencions i calla» que li ofereixen les administracions. Vol guanyar-se dignament la vida amb el seu esforç, vol que es valori la qualitat del seu producte, vol dedicar-se a conrear els camps i emplenar els coms del bestiar, no a omplir paperassa ni a pagar el preu desproporcionat de tanta agenda 2030.

Menys agenda 2030 i més agenda catalana.

La vicepresidenta primera

És el torn ara del Grup Parlamentari del PSC i Units per Avançar, i té la paraula el diputat Manel Ezquerro Tomàs.

Manel Ezquerro Tomàs

Gràcies, vicepresidenta. Diputats, diputades... Quan parlem del sector primari, convé començar dient una realitat. Amb el que necessita la pagesia, el que necessita la ramaderia o el que necessita el sector pesquer hi coincidim tots plegats. Crec o vull creure que tots plegats, tota la cambra coincidim en aquest sentit. Senyor Villafranca, vostè també hi hauria de coincidir.

Compartim el diagnòstic que fa anys que el sector viu moments difícils. El compartim perquè escoltem el país, el territori i la seva gent. Ara bé, el relat de VOX no el podem compartir de cap de les maneres, perquè una cosa és assenyalar problemes o aportar propostes i una altra de molt diferent és instal·lar-se en el catastrofisme, el negacionisme o la confrontació permanent.

Aquest relat no aporta solucions, aporta por. I això no genera futur, genera resignació. I el sector primari no necessita que li fiquin por. Necessita veure un horitzó, tenir confiança i veure un govern que aplica polítiques, polítiques pensant en la millora de la pagesia.

Miri, fa poc parlava amb un jove pagès que s'està incorporant en una explotació familiar, i em deia: «No vull que em prometen miracles. Em conformo amb que no em posen traves.» Això resumeix on hem de posar l'accent. Per això és important dir que no tot va malament. Al contrari, tenim moltes coses que podem estar-ne orgullosos al nostre país.

El sector agroalimentari continua essent el primer sector econòmic del país, un motor exportador potent, amb una producció que ha crescut, amb preus que, en alguns sectors, s'han recuperat després d'anys molt durs, i amb un govern pendent i atent a resoldre qualsevol crisi que aparegui, sigui de preus –encara en queden molts, molts productes, per resoldre–, sigui de malalties, sigui de sequeres, d'aiguats, de pedregades o del que sigui i convingui.

Si fem bé les coses, tenim oportunitats reals. El que cal és canviar coses, ser disruptius, inventar mesures per millorar, trobar les eines per motivar la gent jove, que és on cal que estiguem tots units, i aplicar mesures per una bona rendibilitat de les explotacions. I vostès, en canvi, es dediquen a incendiar el debat i a aportar catastrofisme. Política de terra cremada; mai més ben dit, no?

Europa ha de revisar la seva mirada sobre la política agrària? Sí. Cal menys burocràcia? Sí. Cal que la sostenibilitat no es dissenye des d'un despatx lluny del territori? Sí. Cal escoltar la veu dels agricultors, ramaders i pescadors? Sí, evidentment. Però això no es resol negant el canvi climàtic ni declarant guerres ideològiques ni fent discursos populistes. El que cal és el que s'està fent des de la conselleria: contacte diari amb tots els subsectors de cadascun –del sector agrari, ramader, pesquer...

I el que ha fet el conseller Ordeig: ha anat més vegades a Brussel·les en un any i mig que no en l'última dècada, en les dos últimes dècades tot el conjunt de consellers d'aquest país. *(Alguns aplaudiments.)* Tenim un govern valent, que ja ha demostrat que no li tremolen les cames en prendre decisions, escoltant, ajudant, simplificant, invertint-ho tot en recursos humans i recursos econòmics, evidentment. S'està avançant en desburocratització real, i amb discursos buits com els seus no avancem. Vostès saben que ens han convidat aquesta setmana passada a la taula de

simplificació administrativa, on allí el sector ha aportat o ha anat a dir també el que funciona i el que no, i se'ls escolta, i s'apliquen mesures i s'hi està treballant.

Sobre Mercosur: ni xecs en blanc ni consignes cridaneres; anàlisi rigorosa dels impactes. Vostè diu que no hi ha cap estudi. A tots els grups parlamentaris se'ns va presentar un estudi de Prodeca amb tot l'impacte que podia significar.

Les clàusules de salvaguarda. La diputada García ja l'hi ha dit molt bé. Hem estat amatents per a votar a favor d'aquestes clàusules de salvaguarda, i vostès hi han votat en contra, quan aquestes clàusules són les importants per tirar endavant aquest punt.

Un altre punt importantíssim. Hem de posar el focus on cal: el relleu generacional. Sense joves no hi ha futur. I per això calen mesures concretes, i s'hi està treballant.

En definitiva, la seva proposta és com voler collir, o com voler segar o com voler «cossetjar», com diem a Lleida, sense haver sembrat. El sector primari necessita menys soroll i més feina, menys ideologia i més responsabilitat, menys confrontació i més mirada llarga. Per tot això, el nostre grup rebutja frontalment aquesta moció, perquè defensar la pagesia no és cridar més fort, sinó treballar millor, i aquest treball, pacient i rigorós, com el treball dels pagesos de tota la vida, és el que fa el Govern.

I crec fermament que el sector primari estaria content si ens veiés, a tots els membres d'aquesta cambra, treballar amb unitat per servir-los pel que calgui, quan convingui, resoldre'ls la papereta, que la tenen seriosa.

Moltes gràcies.

El president

Acabat el debat, els faig avinent que procedirem a la votació de les mocions substanciades aquesta tarda, que són els punts 16, 17, 18, 19 i 21 de l'ordre del dia.

Crido a votació.

(Pausa llarga.)

Senyores i senyors diputats, iniciem ara les votacions de les mocions debatudes aquesta tarda. Com bé saben, els textos de les mocions que sotmetem a votació incorporen les esmenes i esmenes transaccionals admeses a tràmit.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el col·lapse de Catalunya a conseqüència de la gestió del Govern (continuació)

302-00197/15

Comencem votant la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el col·lapse de Catalunya a conseqüència de la gestió del Govern.

Comencem votant el punt primer d'aquesta moció.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 72 vots en contra, 26 vots a favor i 37 abstencions.

Votem ara el punt número 2.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 90 vots a favor, 10 vots en contra i 35 abstencions.

I, finalment, votarem el punt número 3.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 72 vots en contra, 61 vots a favor i 2 abstencions.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la xarxa ferroviària (continuació)

302-00199/15

Passem, tot seguit, a votar la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre la xarxa ferroviària.

Iniciarem la votació votant de manera conjunta els punts 1, 11 i 14.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per unanimitat.

Votem ara el punt 2.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 85 vots a favor, 42 vots en contra i 8 abstencions.

De manera conjunta votarem els punts 3, 6, 21, 22 i 30.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 109 vots a favor, 26 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 4.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 82 vots a favor, 53 vots en contra i cap abstenció.

Conjuntament, votarem els punts 5 i 17.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 68 vots en contra, 30 vots a favor i 37 abstencions.

Votem ara el punt número 7.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 88 vots en contra, 41 vots a favor i 6 abstencions.

Votem el punt 8.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 26 vots a favor i 41 abstencions.

Votem el punt 9.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 53 vots en contra, 32 vots a favor i 50 abstencions.

Conjuntament, votem els punts 10 i 28.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 68 vots en contra, 67 vots a favor i cap abstenció.

Conjuntament també, votem els punts 12, 18 i 26.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 124 vots a favor, cap vot en contra i 11 abstencions.

Votem el punt 13.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 32 vots a favor i 34 abstencions.

Votem ara el punt 15.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 32 vots a favor, cap vot en contra i 103 abstencions.

Conjuntament, votem els punts 16 i 19.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 124 vots a favor, 11 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 20.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 67 vots a favor, cap vot en contra i 68 abstencions.

Votem el punt 23.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 120 vots a favor, cap vot en contra i 15 abstencions.

Votem el punt 24.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 106 vots a favor, cap vot en contra i 28 abstencions.

Votem ara el punt 25.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 93 vots a favor, cap vot en contra i 42 abstencions.

Votem el punt 27.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 103 vots en contra, 30 vots a favor i 2 abstencions.

I, finalment, votarem el punt 29.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 69 vots en contra, 47 vots a favor i 19 abstencions.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el col·lapse de les infraestructures de mobilitat (continuació)

302-00202/15

A continuació, votarem la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el col·lapse de les infraestructures de mobilitat.

Votem de manera conjunta els punts 1, 2 i 10.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 134 vots a favor, cap vot en contra, cap abstenció, i hi ha hagut un diputat o diputada que no ha votat.

Votem, també conjuntament, els punts 3 i 16.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 109 vots a favor, 26 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 4.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 61 vots a favor i 6 abstencions.

Votem el punt 5.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 67 vots a favor, 53 vots en contra i 15 abstencions.

Votem el punt 6.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 67 vots a favor, 11 vots en contra i 57 abstencions.

Votem ara el punt 7.

Comença la votació.

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

Votem el punt 8.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 67 vots a favor i cap abstenció.

Votem el punt 9.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 82 vots a favor, cap vot en contra i 53 abstencions.

Votem el punt 11.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 91 vots a favor, 44 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 12.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 124 vots a favor, cap vot en contra i 11 abstencions.

Votem, a continuació, el punt 13.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 88 vots en contra, 41 vots a favor i 6 abstencions.

Votem el punt 14.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 51 vots a favor, 48 vots en contra i 35 abstencions.

Votem el punt 15.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 108 vots a favor, cap vot en contra, 26 abstencions i hi ha hagut un diputat o diputada que no ha votat.

Votem el punt 17.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 94 vots en contra, 41 vots a favor i cap abstenció.

Votem el punt 18.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 86 vots a favor, 42 vots en contra i 7 abstencions.

I, finalment, votarem el punt 19.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 75 vots a favor, 42 vots en contra i 6 abstencions.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sistema ferroviari (continuació)

302-00203/15

Votem ara la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sistema ferroviari.

Votem els punts 1, 2, 3, 10.b i 10.c.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per unanimitat.

Votem el punt 4.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 68 vots a favor, 67 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 5.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 82 vots a favor, 42 vots en contra i 11 abstencions.

Conjuntament, votarem els punts 6, 9.a, 9.b i 10.a.

Comença la votació.

Aquests punts han estat aprovats per 100 vots a favor, cap vot en contra i 35 abstencions.

Votem el punt 7.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 68 vots a favor, 60 vots en contra i 6 abstencions.

Votem el punt 8.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat rebutjat per 68 vots en contra, 67 vots a favor i cap abstenció.

Votem el punt 9.c.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 87 vots a favor, 11 vots en contra i 37 abstencions.

Votem el punt 10.d.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 109 vots a favor, 26 vots en contra i cap abstenció.

Votem el punt 11.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 124 vots a favor, cap vot en contra i 11 abstencions.

I, finalment, votarem el punt 12.

Comença la votació.

Aquest punt ha estat aprovat per 82 vots a favor, cap vot en contra i 53 abstencions.

Moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sector primari (continuació)

302-00198/15

Finalment, votarem la moció subsegüent a la interpel·lació al Govern sobre el sector primari.

Començarem votant conjuntament els punts 1, 5, 6, 7, 8, 9.a, 9.f i 9.g.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 106 vots en contra, 27 vots a favor i 2 abstencions.

Votarem de manera conjunta els punts 2, 3, 9.b i 9.d. El Grup Parlamentari de VOX ha demanat que es faci la lectura del punt 9.d. Demano a la diputada i secretària quarta de la Mesa del Parlament, la senyora Judit Alcalá González, que en faci la lectura.

La secretària quarta

«Insta al Govern a instar al Gobierno de la nación a rechazar el acuerdo comercial Unión Europea - Mercosur en todos los aspectos que perjudiquen al sector primario, al mundo rural y a las formas tradicionales de vida.

»Exigir la elaboración de un informe exhaustivo sobre su impacto económico y social y denunciar ante las instituciones de la Unión Europea la opacidad con la que la Comisión Europea llevó a cabo la negociación, realizada a espaldas de los estados miembros y de las organizaciones agrarias.»

El president

Recordo que votem els punts 2, 3, 9.b i 9.d.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 122 vots en contra, 11 vots a favor i 2 abstencions.

I, finalment, votarem els punts 4, 9.c i 9.e.

Comença la votació.

Aquests punts han estat rebutjats per 107 vots en contra, 11 vots a favor i 17 abstencions.

Debat general sobre la crisi de l'ascensor social, el progrés econòmic i l'estat del benestar (continuació)

255-00010/15

Reprenem el debat general sobre la crisi de l'ascensor social, el progrés econòmic i l'estat del benestar. A continuació, procedirem a la presentació i el posicionament sobre les propostes de resolució subsegüents al debat general sobre la crisi de l'ascensor social, el progrés econòmic i l'estat del benestar.

Per a la defensa de les propostes de resolució presentades pels grups parlamentaris i per expressar el posicionament sobre la resta de propostes, seguirem l'ordre de presentació al registre, tal com va acordar la Mesa. El torn d'intervenció serà per un temps màxim de set minuts per a cadascun dels grups parlamentaris.

Té la paraula, en primera instància, i en nom del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya, el diputat senyor Alberto Tarradas Paneque.

Alberto Tarradas Paneque

Gracias, presidente. El sistema está roto; no como una abstracción teórica ni como una forma barata de empezar esta intervención, sino de manera concreta y tangible, en la vida de millones de catalanes. Se ha roto porque trabajar más ya no significa vivir mejor, porque pagar más impuestos no garantiza unos mejores servicios y porque el esfuerzo deja de ser una promesa para convertirse en una carrera sin meta.

Hace cincuenta años, pobre era el que no tenía trabajo. Hoy una carrera universitaria no es garantía de oportunidades, ni un trabajo es una garantía para poder llegar a final de mes. El ahorro es un imposible. Prosperar, una promesa inalcanzable. Pero la ruptura del sistema, del ascensor social no es fruto ni del azar, no es tampoco una fatalidad histórica, no es retórica de la extrema derecha, ni mucho menos es una consecuencia del cambio climático; es consecuencia directa de las políticas del bipartidismo y de los separatistas durante estos cincuenta años. *(Alguns aplaudiments.)*

El bipartidismo rompió el contrato social, desmantelando las sociedades naturales, el principio de subsidiariedad. Administraciones cada vez más grandes e invasivas. Más regulación, mayor fiscalidad. Pero ¿para qué? En cincuenta años, la capacidad económica real de ahorro, de poder adquisitivo de los catalanes y del resto de los españoles se ha desplomado, mientras la fiscalidad, la recaudación pública se ha

disparado por los aires y el Estado se ha sobredimensionado. Instituciones cada vez más grandes para familias cada vez más pequeñas y trabajadores más precarios.

Pagamos los impuestos de Noruega, pero recibimos los servicios y las infraestructuras de Botsuana. (*Alguns aplaudiments.*) Seis meses –seis meses– para ser atendido en una especialidad médica; trabajadores y estudiantes desesperando en los andenes para luego amontonarse en trenes que llegan tarde; eso, si llegan y no descarrilan. Aulas abarrotadas, listas de espera interminables, apagones totales y una red de infraestructuras que colapsan si llueve o hace viento. Y no, no insistan, no es culpa del cambio climático, sino de una red de políticos que han convertido las instituciones en su ecosistema de supervivencia; los presupuestos, en un botín a repartirse, y los catalanes, en los pagadores forzosos de un sistema que les ha abandonado y que les ha dado la espalda. (*Alguns aplaudiments.*)

Colegios barracón, aulas sin ventilación, ayudas que no llegan, sueldos que no alcanzan, pero para ustedes –para ustedes– siempre encuentran dinero para garantizar y para mantener lo que son *sus* prioridades: 90 millones para la consejería de Feminismo; 220 millones para comprar medios de comunicación y, por si fuera poco, 4.000 millones para mantener sus propios medios de comunicación; 100 millones para la acción exterior.

Y luego –luego– está la justicia global: millones para Marruecos, para Senegal, para Palestina, para Colombia, para Open Arms, para todas las mafias inmigracionistas en forma de proyectos de cooperación. (*Alguns aplaudiments.*) Menuda jeta y menuda estafa. Regalan millones al extranjero y regalan millones a los extranjeros, en origen y en destino, como si aquí fuéramos todos ricos. Aquí supongo que vamos todos sobrados. Obligan a los catalanes a patrocinar la invasión inmigratoria, a patrocinar y a financiar su propia exclusión y su propio reemplazo.

Pides una beca para ir a la universidad, te la niegan; pides ayuda para pagar el alquiler, te dicen que no, que, claro, hay que alojar a todos esos africanos que escupían a las mujeres en la estación de Gerona. Los pisos son limitados. Necesitas ayuda para comprar comida para tus hijos, te dicen: «No, lo siento, vuelva usted mañana.» Y, mientras te das la vuelta y te vas, ves a las de siempre, a las del pañuelo,

llenando de sacos de comida el Mercedes de sus maridos. (*Alguns aplaudiments.*) Y eso lo hemos visto todos –lo hemos visto todos.

Y luego, ya puede venir el Govern y anunciar nuevas ayudas, nuevos planes de choque, nuevos debates monográficos como este, nuevos cheques, becas, subvenciones. Anuncien lo que les dé la gana, que de nada va a servir si no ayudan primero a los de aquí y todo se va a los que decía el *conseller* Dalmau, «a los que ya están aquí». Qué raro suena esto de «los que ya están aquí». Porque, como ya están aquí, pues, supongo que para ustedes, para los señores socialistas, ya todo vale. Como ya están aquí, todo para ellos. ¿Y los de aquí, qué? ¿Y los de casa, qué pasa con nosotros? (*Alguns aplaudiments.*) Que nos den, ¿no? Díganlo así de claro.

Pero es que, además, escuchándoles, no sé, parece que los más de 2 millones de inmigrantes que han llegado a Cataluña durante los últimos años lo habrán hecho por arte de magia, por una aparición misteriosa, y ustedes no habrán tenido nada que ver. Quienes han abierto las fronteras han sido todos ustedes, el bipartidismo y los separatistas. Quienes han fomentado el negocio de la inmigración ilegal subvencionando las ONGs que colaboran con el tráfico de personas han sido todos ustedes. Quienes han acogido y repartido la inseguridad por todos nuestros barrios y por nuestros pueblos han sido todos ustedes. Quienes han empadronado fraudulentamente a todas estas personas para que puedan vivir a costa del esfuerzo de los nuestros han sido todos ustedes. Y quienes han convertido a los catalanes en extranjeros en su propio hogar y han condenado a las mujeres, a los jóvenes y a los mayores a salir inseguros a la calle han sido todos ustedes, el bipartidismo y los separatistas como responsables. (*Alguns aplaudiments.*) Porque todos ustedes, derechas e izquierdas, han traicionado a nuestro pueblo poniendo a los extranjeros primero y poniendo a los de casa a pagar su fiesta.

El ascensor social –el ascensor social– no se ha roto; el ascensor social lo han roto todos ustedes. Lo han roto creando un sistema que sirve a los partidos políticos a costa del bienestar de los catalanes. Porque aquí –y lo vemos– solo prospera el jeta, el aprovechado y el maleante. El autónomo, el «currela» y el pequeño empresario, nada, ellos a pagar sin rechistar, porque hay que mantener todo su sistema podrido. (*Alguns aplaudiments.*) Y todavía tienen la indecencia de venir aquí a decirnos que

para sostener el estado del bienestar todavía hace falta importar más inmigración – más inmigración. ¿Cuántos hacen falta: 1 millón, 2 millones, 10 millones, 100 millones? ¿Cuántos son necesarios para mantener su estado del bienestar?

Miren, con sus políticas sociales, con sus políticas inmigracionistas, están cometiendo un crimen contra el presente y contra el futuro de los catalanes. Y se lo digo muy claramente: nuestra paciencia está llegando a su límite. La paciencia de los catalanes está llegando a su fin. Los catalanes estamos hartos de que, mientras ustedes traicionan y abandonan, ven cómo llenan las sacas de la inmigración a costa del abandono...

El president

Se li ha acabat el temps, senyor diputat.

Alberto Tarradas Paneque

...de los catalanes. Y termino con esto, señor presidente. Hemos venido con unas propuestas muy claras que se pueden resumir en tres conceptos: prioridad nacional, justicia social y remigraciones en masa.

El president

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

Sílvia Orriols Serra

Quinze propostes de resolució per reconduir Catalunya cap a l'estat del benestar que vostès han desfalcant. Gestió responsable del creixement demogràfic, elaborant un pla nacional de recuperació demogràfica que minimitzi la substitució que patim a mans de la immigració d'altres continents i que freni els perjudicis que aquesta substitució ens genera a tots nivells: cultural, laboral, d'habitatge, en termes de seguretat, de convivència i també de preservació de serveis públics de qualitat.

Reducció de la pressió fiscal i priorització de les famílies catalanes davant l'empobriment estructural. Les nostres propostes inclouen rebaixes dels trams catalans de l'IRPF, sobretot per a les rendes més baixes i mitjanes, que permetin incrementar el sou net disponible de les famílies treballadores. Així mateix, proposem

l'eliminació d'impostos com el de successions i donacions o el de CO₂ i la reducció del cinquanta per cent de l'impost de transmissions patrimonials per a l'adquisició d'habitatge habitual per a les famílies amb fills.

Apostem també per garantir la prioritització dels infants catalans en l'accés a les aules, garantint que els alumnes residents no siguin desplaçats de les seves zones escolars i que es deixin de reservar places derivades de la matrícula viva per a alumnat immigrant.

Així mateix, exigim mesures contra el frau i l'efecte crida, com el retorn dels pagaments indeguts a menors extutelats per la DGAIA, els que es van destapar fa uns mesos i els que continuen produint-se encara ara, segons la Sindicatura de Comptes.

Proposem la fiscalització estricta de les entitats externalitzades que gestionen els fons Fundació Resilis, amb auditories externes que permetin fer aflorar nous casos, perquè estem convençuts que som davant només de la punta de l'iceberg.

Pel que fa a les mesures en habitatge, les nostres propostes s'encaminen a garantir la seguretat jurídica als propietaris, combatre activament les ocupacions il·legals i les entitats que les promouen, i afavorir l'accés de les famílies catalanes a un habitatge digne. Polícies locals i Mossos d'Esquadra han de tenir les eines jurídiques i operatives per procedir a desallotjaments amb caràcter immediat, protegint els drets dels titulars, evitant la degradació dels barris i impedit la proliferació d'activitats delictives.

Cal una desregularització immediata de l'actual normativa, que penalitza la tinença d'habitatge, «topa» els preus de lloguer i grava a qui estalvia per comprar pisos. Cal reservar borses d'habitatge públic a famílies nombroses catalanes, modificant els actuals criteris d'adjudicació, que beneficien sempre la població immigrant.

Finalment, advoquem per un nacionalisme industrial que ens permeti liderar la reindustrialització de Catalunya, prioritzant la indústria tecnològica i de recerca productiva, establint un calendari clar d'actuacions que permeti al sector recuperar pistonada i representar altra volta el vint-i-cinc per cent del PIB en cinc anys. Això requereix una font d'energia estable i barata, com la que ens ofereixen les centrals

nuclears. Per això proposem allargar-ne la vida útil mentre es treballa en l'estabilització de l'energia nuclear de fusió.

Volem llocs de treball qualificats, i per això hem de potenciar un sistema educatiu enfocat al mercat laboral, potenciant la formació professional dual amb la pròpia implicació de les empreses. Proposem un pla de reindustrialització nacional dotat pressupostàriament, que tingui per objectiu potenciar les empreses amb capital o accionariat català i amb seu fiscal al nostre país.

I ja n'hi ha prou que l'Administració ens alligoni parlant tothora de quilòmetre zero i de producte de proximitat mentre s'abasteix de producte estranger. Proposem que els diferents nivells administratius catalans impulsin polítiques públiques que comportin la compra preferent a empreses catalanes en un percentatge mínim del setanta per cent. Els impostos dels catalans han de revertir a Catalunya i retornar en forma d'uns bons serveis públics.

Ahir Junts ens acusava de no tenir propostes. Doncs ja ho veuen, tenen un problema. Els catalans saben exactament quines són les nostres propostes. Per més malabarismes que facin, ningú, ni els seus propis votants, no entén aquest cordó sanitari absurd, espanyol i fraudulent que ens apliquen. Poden trencar-lo a mitja legislatura, avui, ara, o bé poden esperar que els catalans el facin miques a les urnes. Vostès decideixen.

El president

En nom del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, té la paraula la diputada senyora Laure Vega.

Laura Fernández Vega

En contra de lo que semblava quan vam començar aquest debat, jo crec que ha sigut realment molt il·lustratiu del que passa sovint en aquest Parlament. Per començar, tenim l'extrema dreta, que proposa tota una rebaixa d'impostos, d'impostos als rics concretament. De fet, aquesta fixació en l'impost de successions..., que la gran majoria dels catalans no han de pagar més d'un euro, i que jo imagino que les seves propostes ja no les redacten ni els seus assessors, sinó que directament les passen a Cuatrecasas com si fos una circular i van tirant, no? Està bé.

He pensat que, vist que diuen això, però llavors diuen que no, que en realitat han de donar suport als serveis públics –això és una línia directa de Carlos Quero, que ara que volen ser vostès obreristes–..., i que tot això ho faran retallant «xiringuitos». Aquests «xiringuitos» mai són, pel que sigui, totes aquestes empreses que després poden deslocalitzar. Jo els hi diria que han d'agafar una idea i seguir-la fins al final, en tot cas.

És important perquè haurien d'escollir quina és la seva distopia. Jo tinc moltes ganes de que tinguem el debat pressupostari perquè... D'acord, s'ha de reforçar el control migratori –s'ha de reforçar–; per tant, la policia..., s'hauran de pujar les fronteres. No sé com pensen pagar la Gestapo aquesta catalana que haurem de tenir, no?, l'ICE català. O sigui, tot això seran partides molt grans de diners. Exactament com ho faran? Vull dir, han d'escollir. O segueixen tenint aquesta política racista i xenòfoba fins al final o els hi fan cas a tots aquells que volen retallar aquests impostos. Perquè, ens sap molt greu, les partides pressupostàries de les que vostès parlen quan parlem de solidaritat i cooperació són minsíssimes. Això ho sabrien si no sortissin corrents de tots els governs als que han entrat. Idees.

Dit això, després tenim les propostes de Junts. Hem vingut aquí pel vostre debat. A mi em sembla que és important aquí que posem algunes coses. Tota aquesta idea d'acabar amb la dependència, de la cultura de l'esforç, que ja vam estar discutint una estona –jo, com a mínim, vaig destinar-li bastant una estona–, és una mica el *wishful thinking* neoliberal. O sigui... I no em sabia greu si no fos perquè crec que en realitat són el Mr. Wonderful del sadisme. Perquè crec que, després del 2005, 2006, 2007, la meva generació i totes les que han seguit saben perfectament que el «si tu vols, pots», «si t'esforces molt, hi arribaràs», «somia fort i ho aconseguiràs» són una mentida.

Ho sabem perquè s'esforçaven moltíssim, els nostres pares –s'esforçaven moltíssim. Jo estava revisant tota aquesta idea que tenen vostès i recordava que una vegada que havíem faltat a classe vam veure el pare d'una amiga al parc allà assegut, i en aquell moment no vam entendre absolutament res. I amb el temps vam saber que ho feia cada dia per no anar a casa i no haver d'explicar que l'havien fet fora de la feina. Aquesta és la realitat de gran part d'aquest país.

La realitat és que es van inflar amb diners públics moltíssimes grans empreses que en un moment determinat van decidir deslocalitzar. I es va acabar així. La quantitat d'indústria que es va perdre és brutal. I tots parlem de reindustrialització, però no proposem mesures perquè no torni a passar exactament el mateix.

Per tant, tota aquesta idea de que el que falta és cultura de l'esforç és una falta de respecte a tota la gent que cada dia s'esforça moltíssim per sortir endavant. I crec que no hauria de ser de rebut, com a mínim, quan fa tan poc, quan fa vint anys que hem viscut aquesta realitat, honestament.

Dit això, tampoc són gaire millors les propostes que han presentat el PSC. Perquè sí, clar, jo també estic a favor de que reduïm les cues d'espera. O sigui, teníem una oportunitat o vostès tenien almenys una oportunitat. Jo crec que el meu grup, com a mínim en termes de proposta, l'hem aprofitat. Tenien l'oportunitat de fer propostes aquí de veritat.

Perquè, al contrari de lo que deia el conseller Dalmau, no és cert que l'extrema dreta pugi perquè diem que les coses estan fatal. No és cert que l'extrema dreta pugi perquè la realitat sigui aquesta. L'extrema dreta puja quan hi ha una dissonància entre el que diuen els polítics i el que viu la gent, i això no s'aborda. Per tant, no, no és cert que dir determinades veritats en un faristol aboqui al catastrofisme en si. El que sí que aboca al catastrofisme és no tenir determinades propostes.

Jo he llegit les seves propostes; votarem a favor crec que de pràcticament totes. Diria que votem en contra, a proposta meua, de la idea de que la formació professional és lo que acabarà amb l'abandonament prematur escolar, perquè em sembla també una falta de respecte pensar que, si hi han joves que deixen els estudis, el que hem de fer és només oferir-los formació professional. Perquè bàsicament dient això estan dient: «Sí, els fills dels treballadors manuals, que segueixin sent fills de treballadors manuals.» Perquè l'abandonament prematur escolar és especialment un indicador de que els teus pares no tenien estudis alts.

Fora d'això, els hi votem tot a favor, però perquè és obvi. Podrien venir aquí a fer grans propostes de país. Van començar la legislatura dient que eren el Govern del canvi. Estaven a l'oposició del Govern de l'anterior legislatura dient que vostès eren un govern ja en si mateix que podia fer propostes.

I ara on estan? No estan enlloc. A mi em sembla que aquí s'ha desaprofitat moltíssim, perquè si li deia que tenim nou, només, estudiants de cada cent a la universitat que proveguin de rendes baixes, quina proposta? Cap. I així amb tot. Tenim un problema de pobresa energètica que s'ha multiplicat d'una manera alarmant en els últims quatre anys. Quina proposta? Cap. Hi ha indicadors que tenen a veure amb l'ascensor social brutals, com les dents, com l'oculista, etcètera. Cap. Quina proposta? A mi em sembla que així no estem anant bé.

Per tant, no té cap sentit que després vinguin aquí i aprofitin que és molt fàcil una confrontació dura, aixecada de to amb l'extrema dreta, si no hi ha propostes sobre la taula. Queda molt poc temps de legislatura en realitat, i crec que aquesta idea de «*si no vas, ellos vienen o ellos vuelven*»..., bé, ningú hi anirà si no té alguna cosa a defensar.

Amb habitatge jo crec que s'ha fet bona feina. Crec que en altres àmbits també s'ha de fer bona feina i que s'ha de poder avançar d'una manera una mica seriosa en aquest sentit.

Nosaltres hem fet unes propostes que sabem que no passaran de mà, sabem en molts sentits que no aprovarem, però que creiem que haurien de ser la línia, que és: les coses que són de caràcter essencial s'han de blindar amb allò públic. I això significa apujar impostos i significa que han de fer un esforç més gran aquells que més tenen perquè no hagin de fer tot l'esforç la gran majoria treballadora.

Em fa gràcia que vostè ara mateix, Canadell, negui amb el cap, perquè, de fet, potser per primera vegada la CUP porta una proposta que té a veure amb la deflactació per tal d'ajustar els impostos a la pujada del cost de la vida de la gran majoria treballadora, és cert. Però això vol dir que si es recapta menys, per una banda, s'ha de recaptar molt més per una altra, perquè, si no, estem reduint, precisament, les estructures que ens han de salvar a tots, que són els serveis públics.

Nosaltres hem proposat una distribuïdora pública. Sí, perquè hem vist com hi ha especulació entorn del menjar. Hem proposat ampliar els serveis sanitaris. Hem fet una proposta de màxims, hem fet una proposta de programa, no perquè s'hagi d'aprovar tot, sinó perquè creiem que aquest és el programa que hauria de seguir qualsevol govern que es vulgui considerar a si mateix progressista. Perquè progressar

segur que no és quedar-se estancat i esperar que només per por, per por honesta, perquè fan molta por, acabem tots reeditant en un proper govern.

Gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula la diputada senyora Mónica Ríos García.

Mónica Ríos García

Gràcies, president. Bona tarda a tothom. Bé, inicialment voldria donar les gràcies al Grup Parlamentari de Junts com a proponent d'aquest debat sobre l'ascensor social, el progrés econòmic i l'estat del benestar, i que avui el puguem concloure. Per nosaltres és rellevant, inajornable, un tema cabdal i la raó fonamental de la nostra lluita, la justícia social.

Una de les raons per la que som socialistes és perquè hem viscut en les nostres pròpies carns com la socialdemocràcia ens ha donat l'oportunitat de prosperar, d'agafar aquest ascensor social. I ho diu una diputada que va ser la primera persona –i, a més, dona, que crec que és un fet rellevant– de tenir un títol universitari en tota la meua família.

I, tot i que en aquest Parlament la dreta extrema s'entesti en generalitzar que tots els diputats i diputades som casta i que vivim en xalets enjardinats amb piscina i en urbanitzacions amb seguretat privada, ans al contrari. De totes maneres, senyora Orriols, ja ens dirà on estan els nostres xalets, perquè jo i els meus companys l'hi agraiem molt.

També vull agrair el treball de tots els meus companys i companyes per aquesta feina d'equip, ja que, a diferència d'altres monogràfics, aquest abasta diferents àmbits. Per això les nostres propostes parlen d'educació i recerca, de salut, de progrés social, d'economia i d'habitatge.

D'educació, perquè creiem en una educació com a motor de progrés, on el Govern fa un gran impuls a la formació professional com una política pública transformadora i generadora d'oportunitats.

Sobre salut, perquè treballem en la reducció de les llistes d'espera i la millora en l'accessibilitat a l'atenció primària, comunitària i serveis hospitalaris, salut mental i proves diagnòstiques, impulsant també un pla de millora de l'accessibilitat universal i que abordi la bretxa digital. També un altre objectiu: estabilitzar i fidelitzar els professionals en territoris rurals, perquè el codi postal no determini ni condicioni l'accés als serveis públics.

De progrés social, perquè tothom –i ho repeteixo: tothom–, independentment d'on hagi nascut o la seva situació personal, tingui les mateixes oportunitats. Amb el desplegament del codi d'accessibilitat, treballant per reduir les llistes d'espera en dependència o discapacitat, amb el reforç d'equips i creant una finestreta única que aglutini tots els procediments de valoració de grau, i consolidant un veritable sistema de garantia d'ingressos amb el traspàs de l'ingrés mínim vital i les modificacions de la renda garantida de ciutadania, amb una especial mirada a la pobresa infantil, treballant en paral·lel en el desplegament de l'estratègia contra la pobresa infantil, precisament, per trencar aquest cercle hereditari de pobresa.

També parlem d'economia. Volem assolir un sistema fiscal més just i progressiu, que contribueixi qui més guanya, qui més té, qui més contamina i qui més hereta, per tal de situar l'accés als serveis bàsics –educació, salut, habitatge– al centre de les polítiques públiques. Perquè invertir en serveis públics no és una despesa, sinó una inversió social de prosperitat compartida.

Per això treballem en l'aprovació d'un nou model de finançament que suposaria 4.700 milions d'euros més per reforçar l'estat del benestar. Qui pot dir que no a tenir més diners per als nostres serveis públics? (*Alguns aplaudiments.*) Treballar per un pla de suport per a l'ocupació juvenil, amb un acompanyament individualitzat, reforçant també l'FP dual, per generar oportunitats de futur per als nostres joves.

I habitatge, el principal factor d'empobriment de les famílies a Catalunya, ampliant el parc públic d'habitatge, on convocarem la segona convocatòria pública de solars per accelerar la construcció de nous habitatges amb lloguers assequibles, també treballant la rehabilitació i l'adquisició d'immobles amb tanteig i retracte. Una aposta valenta d'aquest Govern per pal·liar la dificultat d'accés i alleugerir la gran despesa econòmica que provoca la manca d'habitatge públic.

I ara Junts s'emplena la boca parlant de les necessitats residencials, i en els darrers deu anys dels seus governs van construir una mitjana de dinou habitatges per any. I ara tenen la barra de dir que durant un any i mig de Govern socialista el contracte social ha empitjorat, que portem Catalunya a la decadència i que som uns ineptes. Els mateixos que van congelar deu anys l'IRSC, que van congelar deu anys les tarifes socials, que han empobrit sobre manera els treballadors de l'àmbit social. Els mateixos que han estat més de deu anys sense revisar la cartera de serveis, eina fonamental per garantir una atenció adequada a persones en situació de vulnerabilitat i necessitats especials.

Això sí, ara que estan a l'oposició, en les seves propostes, on el paper ho aguanta tot, en tres mesos ho arreglen absolutament tot. I plantegen la seva mesura estrella: eliminar l'impost de successions, 1.000 milions menys per al pressupost de la Generalitat, quan les dades indiquen que el setanta-quatre per cent dels catalans que van heretar van pagar menys d'un euro, i la immensa majoria dels que van pagar en van abonar menys de deu mil. Una mesura que, evidentment, només afavoreix els més rics.

Mirin, aquest monogràfic el que ha evidenciat és que la part dreta d'aquest Parlament comparteixen model: culpar els més pobres de la pobresa, sobretot les persones migrades, però mai miraran cap a dalt, on es concentren veritables fortunes en poques mans. I coincideixen en parlar de la cultura de l'esforç. Què li han d'explicar a una persona que treballa tota la jornada i més sense cobrar moltes vegades les hores extres i continua sent pobra? Li parlaran d'esforç?

I el PP, que van parlar de pensions. Miri, durant el Govern... Agafi el bolígraf i anoti, perquè no se n'oblidi. Durant els governs del PP, del 2011 al 2018, les pensions van pujar una mitjana anual d'un 2,5 per cent. Saben quant van pujar amb el Govern socialista del 18 al 23? Un 5,2 per cent, el doble i més. *(Alguns aplaudiments.)*

I acabo, president. Habitualment escoltem en aquest Parlament paraules grolleres, insults, moltes expressions excloents, racistes i que vomiten odi a cabassos. Els socialistes tenim molt clar que des de l'odi no es pot construir una Catalunya millor. Menys odi i més amor.

El president

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. Consellers, diputats i diputades... Avui no estem debatent només un conjunt de propostes de resolució d'un partit o de l'altre. Estem debatent una realitat que milers de famílies viuen cada dia, la sensació de que a Catalunya l'ascensor social s'ha espatllat, que qui treballa no hi arriba perquè els aliments, la llum, el gas i els subministraments s'han disparat de preu; que els joves no es poden emancipar ni formar una família, perquè l'habitatge és inassolible; que els serveis públics estan tensionats i, en molts casos, trinxats; una sanitat amb llistes d'espera inacceptables; una educació amb les pitjors dades de qualitat educativa de tot Europa, i un transport ferroviari que s'ha convertit en sinònim de caos. En definitiva, que, per a la meva generació, viure millor que els nostres pares ja no és una expectativa que es pugui complir. I això, senyors diputats, és molt greu, perquè, quan una generació assumeix que viurà pitjor que l'anterior, el contracte social s'està trencant.

I això no és només una percepció subjectiva. És el resultat de molts anys de polítiques dels successius governs de la Generalitat i també dels últims vuit anys de governs de Pedro Sánchez a Espanya. I és per això que em va sorprendre molt l'actitud d'alguns partits al debat de dimarts, especialment, sí, els de la bancada de l'esquerra, tots aquells que fa anys i panys que tenen responsabilitats de govern aquí i al Govern d'Espanya, però que fan com si amb ells no anés la cosa. Vostès, senyors socialistes, d'Esquerra Republicana i també dels Comuns, governen de la mà aquí i a l'Estat, però mai són responsables de res. Sempre és la culpa d'algú altre: que si la dreta, que si Ayuso, que si el canvi climàtic, que si la mala sort, inclús han arribat a dir en alguna ocasió. Però qualsevol excusa és bona per a vostès per no assumir la seva incompetència i el seu fracàs.

En el seu relat tot sona molt bé, la veritat, però fora d'aquí ja els hi puc dir que la gent al carrer ja els ha calat i, quan la gent treballa, paga impostos i veu que cada vegada rep pitjors serveis, en pren nota. I això més aviat que tard —els hi puc assegurar— tindrà conseqüències a les urnes. I ho han pogut veure a Aragó i a Extremadura.

Per això, avui presentem un conjunt de propostes. Sí, propostes, senyors del PSC, orientades a revertir la decadència a la que han sotmès Catalunya i a garantir la igualtat d'oportunitats per a tots els catalans. Aquella igualtat d'oportunitats que les polítiques socialistes i separatistes s'han carregat els darrers anys. I tot això passa per un canvi radical, especialment en educació, en habitatge i en les polítiques socials.

En educació, ja n'hi ha prou d'assumir com a normal tenir les pitjors dades de qualitat educativa de tot Europa. Ja n'hi ha prou de rebaixar l'exigència per maquillar els resultats. El sistema actual, el seu sistema educatiu, ha fracassat. Per tant, proposem una reforma integral, basada en l'excel·lència, en la cultura de l'esforç, en el respecte a l'autoritat del professorat i també en el trilingüisme com a eina d'oportunitats. Perquè sí, senyors, dominar llengües obre portes, i no les tanca. Defensem també, com no podria ser d'una altra manera, el model de l'escola concertada, que ha estat, aquest sí, un model d'èxit i de pluralitat.

I volem convertir la formació professional i els centres de formació d'adults en una veritable palanca d'inserció laboral vers el seu model d'«apalancar-se» mitjançant l'ajuda i la subvenció. Ens hem d'adaptar a les necessitats reals del teixit productiu. No podem permetre que hi hagi empreses que no trobin perfils qualificats mentre tenim persones que no tenen oportunitats.

En habitatge, escoltin, porten vostès governant i decidint les polítiques en habitatge, i mirin com estem. La gent no es pot comprar un pis. En el millor dels casos, pot viure de lloguer o, si no, s'han de llogar habitacions. Aquest no és el nostre model. El model de l'esquerra és el de compartir pis amb un desconegut. El nostre és que tothom pagui un pis per constituir el seu projecte de vida. *(Alguns aplaudiments.)*

Volem abaixar l'impost de transmissions patrimonials, perquè ens sembla que no és de rebut que l'Administració pública faci negoci a costa del patiment de la gent per tenir un pis. Ajudarem els joves a que es puguin independitzar i donarem seguretat jurídica als propietaris, perquè un ocupa o un «inquiocupa» no l'obligui a retirar el seu habitatge del mercat. I, sobretot, proposem augmentar l'oferta. Sí, a Catalunya fa falta més habitatge, i això no s'aconsegueix perseguint al propietari, sinó facilitant que es construeixi més, dins i fora de les grans àrees metropolitanes.

I això ens porta a un altre gran problema també, i és la Catalunya de les dues velocitats, que vostès han consolidat. Una Catalunya metropolitana amb uns serveis públics saturats, i una Catalunya interior i rural sense serveis. Una Catalunya rural amb municipis on la manca de transport públic, de connexions i d'activitat econòmica obliga la gent a marxar. Per això, nosaltres volem vertebrar el territori i reforçar el transport interurbà, completar la integració tarifària, ajudar les empreses a que s'estableixin a la Catalunya rural, convertir el nostre territori en un referent de cohesió i d'equilibri.

Però per fer tot això, diputats i diputades, necessitem una política migratòria ordenada i responsable. La il·legalitat i la immigració massiva estan saturant els nostres serveis públics, que no estan preparats per a l'arribada d'aquesta immigració sense control. Tenim dret a decidir qui entra al nostre país, per què ho fa i quant temps s'hi pot estar. La regularització massiva que impulsa Pedro Sánchez agreujarà la pressió sobre uns serveis públics que ja estan al límit, perjudicant, evidentment, els més vulnerables, és a dir, els catalans amb menys recursos i els immigrants que han complert la llei i s'han integrat amb esforç. No podem tolerar que ningú vingui a casa nostra a aprofitar-se del sistema mentre nosaltres estem en una situació límit.

En definitiva, diputats i diputades, les nostres propostes responen a una idea clara: recuperar l'ascensor social, garantir que la gent que s'esforça progressa, que els joves poden emancipar-se i que els serveis públics funcionen.

I acabo. Senyors del PSC, nosaltres sempre hem portat propostes a aquest Parlament. Prou ja amb la cantarella de que el PP no proposa. Avui tenen l'oportunitat de votar-les a favor i que Catalunya canviï de rumb, però em temo que preferiran perpetuar-se en la decadència de la mà dels seus socis de l'esquerra.

Moltes gràcies.

El president

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

Carles Campuzano i Canadés

Senyor president, conselleres, consellers, diputats i diputades... El debat que estem tenint aquests dies crec que d'entrada no pot obviar de cap de les maneres el context d'aquests darrers quinze anys. Una crisi financera, la del 2008, només comparable amb la de l'any 29, que va comportar la destrucció de centenars de milers de llocs de treballs, de milers d'empreses. Una crisi immobiliària brutal, que encara en patim les conseqüències, i unes polítiques d'austeritat i de retallades que van afeblir els serveis públics i que encara justament ens estem recuperant. Una crisi sanitària, la de la covid, només comparable amb la grip espanyola del 1918, que encara n'arrosseguem també les conseqüències i que va fer esclatar, per exemple, els problemes en l'àmbit de la salut mental. I una inflació només comparable amb la dels anys setanta, que va afectar preus bàsics fonamentals dels aliments i de l'energia, que van castigar duríssimament les classes populars i treballadores d'aquest país, reduint el seu poder adquisitiu.

Tres crisis, tres crisis successives que ens han empobrit i que es produeixen, a més a més, en un context de profundes transformacions tecnològiques, successives revolucions tecnològiques disruptives, que canvien els nostres models de producció i de viure; canvis demogràfics molt significatius i molt rellevants, i una globalització econòmica que ha afectat profundament les economies del nord. Aquesta realitat d'aquests darrers quinze anys explica la ruptura del contracte social i explica la crisi del model de mobilitat social que en aquest país més o menys havia funcionat fins a principis dels anys 2000.

En aquest sentit, crec que el debat d'aquestes jornades no ens pot fer caure ni en la retòrica buida al voltant de la meritocràcia, ni en la idea ingènua de que les solucions dels vuitanta i els noranta ens seran útils avui.

I, en aquest sentit, les propostes que plantegem des d'Esquerra Republicana posen l'accent en dos plantejaments. Un estat del benestar més capaç d'invertir en infància i en joventut, i això vol dir prestació per fill a càrrec universal; això vol dir zero-tres; això vol dir menjadors gratuïts i universals; això vol dir accés a les extraescolars. Perquè hem fet un estat del benestar que protegeix molt poc els nostres infants, i sabem, a més a més, que les desigualtats hi són i arriben abans d'arribar a l'escola obligatòria.

I sí, reforçar el sistema d'educació. Continuem tenint una taxa d'abandonament prematur excessiu. Tenim un sistema de beques que no és sòlid a secundària, que no funciona en l'àmbit universitari, on necessitem un nou model de beca salari. Necessitem, efectivament, impulsar la formació professional perquè, efectivament, l'educació torni a ser el motor de la mobilitat social. I necessitem formació al llarg de la vida. Perquè en aquest context de transformacions tecnològiques, si volem garantir feina per a tota la vida als treballadors i les treballadores, les inversions en formació són imprescindibles.

Per tant, un estat del benestar que inverteixi en infància, en educació i en formació al llarg de la vida. I convençuts que cal defensar l'universalisme de l'estat del benestar. Enfront dels que defensen un estat del benestar només per als pobres, enfront dels que defensen un estat del benestar només per als nascuts aquí, defensem un estat del benestar per a tots, perquè crea comunitat, perquè amplia el nosaltres, perquè ens fa més fraternals i perquè li dona la legitimitat política que alguns qüestionen a aquest estat del benestar.

I un estat del benestar que ha de ser inversor. I aquí, consellera, la convido a que defensi a Brussel·les i a Madrid que les polítiques de l'estat del benestar no són despesa, sinó que són inversió i que això canviï les regles de la Unió Europea en matèria de dèficit. I necessitem un gir redistributiu, perquè, efectivament, els nostres problemes avui estan en la desigualtat i en el funcionament o en el mal funcionament de l'ascensor social, per una banda, del mercat de treball.

Avui –i aquí m'adreço als senyors i les senyores de Junts– el problema de la pobresa és fonamentalment no la gent que no té feina; la gent que, malgrat tenir feina, no arriba a final de mes. Aquesta és la qüestió avui fonamental de la pobresa. I això vol dir salari mínim, marc català de relacions laborals, polítiques actives d'ocupació, obrir el debat sobre la renda bàsica i la transformació del nostre model productiu, basat en la creació no de llocs de treball mal pagats i de poca qualitat, sinó d'alt valor afegit. I és molt poc seriós responsabilitzar el sistema de protecció social del nostre país de les febleses del nostre ascensor social. Jo els convido a que analitzin quins són els estats del benestar més generosos, i comprovaran que són els que tenen menys atur. No pas al contrari.

I l'altre gran problema, que és l'habitatge; és el principal obstacle avui per a la mobilitat dels nostres joves, per a les oportunitats dels nostres joves. I sí, Esquerra Republicana creu que aquest no és un bé de mercat. Aquest és un dret, el de l'habitatge, que han de garantir els poders públics. I necessita intervenció en el mercat, efectivament, i necessita iniciativa pública en la construcció d'habitatges per a joves, per a les persones amb discapacitat, perquè es necessita.

I és també un debat al voltant de la redistribució de la riquesa a través d'impostos. I, en aquest sentit, és inacceptable defensar la supressió de l'impost de successions, perquè avui defensar la desaparició de l'impost de successions és mantenir la reproducció intergeneracional de la desigualtat.

I aquests dies, que els he vist molt reaganians, els hi recomano també, a la gent de Junts, que vegin Hayek, Milton Friedman i Stuart Mill, que estaven en contra de la desaparició dels impostos a les herències. Els defensaven, justament, com un element per defensar la meritocràcia. No es pot defensar la meritocràcia defensant l'impost de successions.

I sí, clar, tot plegat necessita el finançament singular. Sense el finançament singular a curt termini no podem abordar cadascun d'aquests reptes que tenim plantejats. I, clar, ens fan falta la independència i l'estat propi, perquè sense la independència o l'estat propi encara Catalunya estarà més limitada per afrontar aquests reptes.

I, en aquest sentit, jo haig de dir-los també que hem notat manca d'ambició en les propostes que ens han plantejat des del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar en el contingut de les ambicions que ha de tindre Catalunya.

L'ascensor social –i acabo, senyor president– no s'ha aturat pas per excés de protecció. S'ha aturat per insuficient inversió en oportunitats i per un model productiu feble. I el país és capaç de fer aquest gir redistributiu, aquest gir inversor i aquesta defensa de l'universalisme de les polítiques socials, o consolidarem una societat dual.

Esquerra Republicana, des de la seva fundació, sempre ha defensat una Catalunya vàlida per a tothom, una Catalunya sencera. Per això reclamem aquestes polítiques socials.

Moltes gràcies.

El president

En nom del Grup Parlamentari Comuns, té la paraula la diputada senyora Susanna Segovia Sánchez.

Susanna Segovia Sánchez

Gràcies, president. Consellers, conselleres, diputats i diputades... Estem en el debat de les propostes de resolució d'aquest debat monogràfic fet a proposta, efectivament, del Grup de Junts per Catalunya, però tal com a la primera intervenció..., parlar de les propostes de resolució és parlar de model de país.

Crec que, a la intervenció que el meu grup, a través del portaveu, el senyor Cid, va fer a la primera sessió, va quedar clar que això és un debat de model de país, perquè va de què entenem per això de l'ascensor social, va de què entenem per això del progrés econòmic o de què entenem per això de l'estat del benestar, parafrasejant el títol del monogràfic.

De quin ascensor; d'on està aquest ascensor; de quants pisos té aquest ascensor; de qui té la clau per pujar en aquest ascensor; de qui no té la clau i es queda al soterrani i no podrà pujar mai; de qui té la clau que puja fins al sobreàtic, on hi ha la piscina i el club privat, o de a qui directament li donen la clau quan està al cinquè pis i només ha de pujar dos o tres pisos per arribar més amunt. Això també són diferents tipus d'ascensor social.

Aquest és l'ascensor social que defensen moltes, la majoria, de les propostes de resolució presentades per la dreta i la ultradreta espanyola i catalana. Perquè estem parlant de model. I a nosaltres, en canvi, en lloc d'ascensor social, ens agrada parlar més de justícia social, de redistribució de la riquesa i de lluita contra la desigualtat.

Perquè –els hi avanço un petit espòiler, eh?, que potser els hi sona– això de que treballar ajuda a sortir de la pobresa i et permet progressar socialment no ha funcionat mai, no ha estat mai així. I no estem parlant dels darrers vint o trenta anys. Estem parlant de sempre, perquè hi ha hagut sempre gent que ha treballat molt i moltes hores i que mai ha sortit d'una situació de pobresa i d'una situació de precarietat.

I això ha passat perquè, per molt que treballava molt, hi havien uns beneficis de la seva força de treball que es quedava a algú. En una època, els senyors feudals, la

riquesa i la noblesa, i després els empresaris, la burgesia i els banquers. I seguim, i aquí.

I, com els hi deia –sorpresa!–, es diu «plusvàlua», i ja ho va inventar un senyor anomenat Marx fa un segle i mig. I d'això és del que estem parlant. Sí, estem parlant d'això, d'apropiació de la riquesa dels treballadors i les treballadores en mans d'uns pocs.

Perquè, per què ara tenim un trenta per cent de pobresa infantil si, efectivament, hem aconseguit que els índexs d'ocupació siguin els més alts en els darrers vint anys i hem pujat un seixanta per cent el salari mínim interprofessional? Perquè, en aquest ascensor social que a vostès els hi agrada parlar, hi ha un llastre enganxat a baix, que és l'accés a l'habitatge, perquè l'accés a l'habitatge segueix sent un privilegi per a la majoria.

Perquè si als anys seixanta i setanta, que molts han posat d'exemple d'aquell ascensor social que sí que va funcionar i que va haver-hi gent que va arribar del camp i que va poder estalviar i comprar un pis i tot això... Es va poder fer en un moment determinat perquè no havien de destinar més del trenta per cent, fins a arribar al seixanta per cent dels seus ingressos, a comprar aquest habitatge.

També els hi dic: perquè eren habitatges barats per a pobres. Perquè, de fet, ara molts d'aquests habitatges que es van fer en aquella època i aquella gent van poder comprar se'ls estan caient a trossos, i, si no, vagin a veure el Besòs, Trinitat Vella i molts barris de molts altres municipis d'aquest país. Es van fer de pressa, malament; s'estan caient a trossos.

Molts van ser habitatges de protecció oficial, que, a més d'estar fets malament, es van posar a la venda, es van privatitzar, i que ara segueixen venent a un preu que aquelles famílies que els van comprar en aquell moment no els podrien comprar ara, i que, de fet, els seus fills i les seves filles tampoc els poden comprar ara.

Llavors, si no es pot pagar un lloguer de mil cent euros amb un salari de 1.500, de quin ascensor social estem parlant? De quina capacitat d'estalvi per poder pagar una entrada estem parlant? De quina capacitat d'estalvi per poder pagar una fiança? De quina capacitat d'estalvi per poder marxar de casa dels pares?

No n'hi ha. No n'hi ha cap, perquè el que està havent-hi és acumulació d'aquests habitatges, i especulació amb aquests habitatges en mans d'uns pocs. Per tant, o hi han propostes clares d'intervenir en el preu del mercat i aturar l'especulació i l'acumulació de l'habitatge en mans d'inversors com si fos or, plata o bons d'accions de grans multinacionals, o no aconseguirem recuperar aquest ascensor social que vostès diuen, que és allò que permet a la gent, gràcies al seu treball, sortir de la situació de pobresa.

I també, evidentment, s'ha d'intervenir en els salaris, en garantir salaris dignes i condicions de treball dignes, amb horaris dignes, que permetin la conciliació i les cures. I això tampoc ho tenim.

Perquè si ara estem dient que hi ha famílies que hi destinen un seixanta per cent dels seus ingressos i que, si estàs per sobre del trenta per cent de pagar el lloguer dels teus ingressos de la unitat familiar, estàs en situació de risc de pobresa... I això no ho diuen els *wokers* ni els *buenistas*; això ho diu el Banco Central –no és precisament un banc central massa *hippy*, diguem-ne. Hem d'abaixar els preus de l'habitatge i hem d'apujar els salaris. Però apujar els salaris votant coses que es puguin fer, que siguin pràctiques. I l'augment del salari mínim interprofessional es vota a Madrid, i a Madrid, Junts per Catalunya, el Partit Popular hi voten en contra –hi voten en contra. (*Alguns aplaudiments.*)

Llavors, Junts per Catalunya diu que aquí, un salari de 1.400. I per què no han negociat amb el Govern de l'Estat la transferència de la competència aquesta? (*Remor de veus.*) Per què no han negociat o no han presentat una proposició de llei com la que han presentat per reduir la reincidència...

El president

Silenci, si us plau.

Susanna Segovia Sánchez

...per al tema del salari mínim? Per què no ho fan? Perquè els truca Sánchez Llibre i no els deixa que ho facin. (*Alguns aplaudiments.*) Per això no ho fan. Perquè parlen molt de coses que no es poden fer, i les que es poden fer les voten en contra i es queden només en el discurs.

Perquè el model de vostès...

El president

Silenci, si us plau.

Susanna Segovia Sánchez

...és pagar pocs impostos.

El president

Senyora diputada, aturi's, si us plau. *(Pausa.)* Silenci. La diputada ha de poder ser escoltada. *(Pausa.)* Endavant.

Susanna Segovia Sánchez

El model de vostès es pagar pocs impostos, perquè pagar pocs impostos vol dir reduir els serveis públics. Perquè vostès el que volen és que la gent que més té pagui menys, i diuen que el que fan és que la gent que menys té també pagarà menys. Però no és veritat, perquè els dos-cents euros que a final d'any et torna Hisenda te'ls has hagut de gastar en la mútua privada, perquè la sanitat pública està privatitzada i col·lapsada; te'ls has hagut de gastar a l'escola concertada, perquè l'escola pública cau a trossos, perquè no té els recursos necessaris; perquè deixeu seixanta mil famílies que no poden pagar el lloguer al carrer, perquè, si paguen el lloguer, no poden menjar o no poden pagar la calefacció. I això són les vostres propostes.

Les nostres propostes van de redistribució de la riquesa, de combatre la desigualtat, de limitar el benefici dels que més acumulen i dels que s'enriqueixen, de treball digne, de polítiques de garantia de cura, d'enfortiment dels serveis públics. En definitiva, no van de parlar d'ascensor social; van de parlar de justícia social, de garantir una vida digna per a tothom, per als nostres pares i les nostres mares, per als nostres fills, les nostres filles, per a nosaltres i per a les generacions que han de venir, sense hipotecar el planeta. I espòiler final: el nou ascensor social va d'acabar amb el capitalisme.

Gràcies.

El president

I, finalment, en nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat senyor Jordi Fàbrega i Sabaté.

Jordi Fàbrega i Sabaté

Gràcies, president. Bé, és evident, eh?, que aquest monogràfic de Junts per Catalunya era necessari, pels nervis del Govern i dels socis. *(Alguns aplaudiments.)* Saben que són responsables d'aquest ascensor social que està espatllat.

Miri, el dimarts ho van explicar molt bé la diputada Sales i el diputat Vergés, però tornaré a centrar el problema amb un exemple, encara que sigui un exemple que hagi menyspreat la diputada Segovia.

Mirin, fa seixanta anys, amb vint anys, el Joan va sortir d'un poble del Pirineu. *(Veus de fons.)* Se'n va anar a buscar oportunitats a Lleida...

El president

Si us plau...

Jordi Fàbrega i Sabaté

Senyor Cid, jo també vull que se m'escolti.

El president

Un moment. Aturi's un moment, diputat. *(Pausa.)* Senyor Cid, he aturat la intervenció de la diputada Segovia i he demanat que no la interrompessin, si us plau. *(Veus de fons.)* No, no ho ha de fer ni el Grup de Junts ni vostè. No ho ha de fer ningú. Quan un diputat parla, la resta escolten. *(Pausa.)* Pot continuar, senyor diputat.

Jordi Fàbrega i Sabaté

Gràcies, president. Deia que el Joan va deixar un poble del Pirineu amb vint anys a buscar-se la vida a Lleida. Va estar tota la vida venent màquines d'escriure amb la Mari Carmen, la seva dona, que era venedora de llibres, i, amb molt d'esforç, van aconseguir comprar-se un pis, criar quatre fills i donar-los un futur. En canvi, els seus nets no poden pagar un lloguer i es plantegen marxar del país, perquè el Joan va pujar a l'ascensor social, i els nets l'han trobat espatllat.

Però, per què hem arribat fins aquí? Doncs per una manca de recursos, cert, però també per un model equivocat de país. La manca de recursos és evident: un dèficit fiscal de 9,6 per cent del PIB, uns 30.000 milions d'euros anuals i una manca d'inversions de l'Estat espanyol –51.000 milions, calculen les cambres de comerç.

Així són impossibles ni l'estat del benestar ni la igualtat d'oportunitats. El tripartit ens diu que la solució és un model *fake* de finançament. Està a les tres PRs, d'Esquerra, del PSC i de Comuns: 4.686 milions, no 4.700, eh? Amb l'espoli fiscal de 30.000 milions d'euros, es conformen amb les molles.

Mirin, només per complir la LEC i pagar les factures pendents de Salut, en necessitem 10.000 cada any. Dels partits espanyolistes això ja ens ho pensàvem, eh?, però d'Esquerra? Per això vam fer l'U d'Octubre? Per això vam invertir el president més espanyolista de la història? *(Alguns aplaudiments.)*

Vostès i nosaltres sabem que fins a la independència la solució es diu «concert econòmic fora de la LOFCA i amb sobirania fiscal». És l'únic camí per tindre el sis per cent en educació de la LEC, el tres per cent en R+D+I, el dos per cent en cultura, les infraestructures pendents, 11.000 milions per a salut, 1.000 milions addicionals en habitatge, i complir la llei de dependència i la llei ELA.

Però sí, també és un problema de model econòmic. Ho va dir el conseller Dalmau i també, doncs, ho diu ara la diputada Segovia. Aquest monogràfic confronta dos models de país. Mentre alguns parlen de prosperitat compartida, la tossuda realitat és que avui un de cada quatre catalans està en xifres de pobresa, i una de cada tres llars amb fills. Xifres que han empitjorat durant els seus divuit mesos de mal govern. I no ho diu Junts; ho diuen les xifres. És el resultat de l'espoli fiscal i de la manca d'inversions, sumat al model de país de PSC i Comuns. Un país d'ajudes sense deures, amb impostos asfixiants a la classe mitjana, que es va empobrint.

Mirin, un R1 de medicina cobra cent euros més que el salari mínim –cent euros més. És el model Espanya de Socialistes i Comuns, que consolida Catalunya com un país ric de ciutadans pobres. La realitat del Govern Illa és pobresa compartida, perquè per tenir salaris europeus cal una economia amb valor afegit –coneixement, tecnologia i innovació.

El model de país de Junts per Catalunya, on l'esforç ha de tenir premi, amb drets, tots, però amb deures, tots, i igualtat d'oportunitats. On la millor feina és la millor ajuda. La millor ajuda és feina i sous dignes. Que l'esforç permeti progressar.

Ja ho sabem, diputada Vega, que molta gent s'esforça. El problema és que ara no té premi. I per arreglar-ho Junts portem propostes, quinze amb aquest monogràfic. Òbviament, el concert econòmic. Amb 4.866 milions d'euros, companys d'Esquerra, no poden complir cap de les seves propostes. Hi estem a temps: fem el front comú cap al concert econòmic.

Però també cal aquest canvi de model econòmic i social per premiar l'esforç, amb una fiscalitat justa i amb una administració facilitadora. Treballadors i pensionistes han d'arribar a final de mes. Salari mínim català de 1.400 euros, pensions adaptades al cost de vida de Catalunya i una rebaixa d'IRPF per a rendes baixes i mitjanes.

Ajuts que siguin palanca, vinculats a formació i a la inserció laboral, i un pla de xoc de simplificació administrativa. Enfortint l'estat del benestar, amb habitatge assequible, col·laboració publicoprivada i sòl públic. Transferir a la Generalitat els immobles de l'antiga Sareb i garantir seguretat jurídica al lloguer amb cobertura d'impagaments, facilitant l'accés a l'habitatge, el primer, sobretot per a joves, amb bonificacions d'IRPF per a compra i lloguer. Bonificacions del noranta-nou per cent de successions i donacions amb un màxim de 200.000 euros. Reducció de l'impost de transmissions.

Mobilitat, un altre dels seus fracassos, només solucionable amb el traspàs *integral* de totes les infraestructures. Reduir les llistes d'espera socials i sanitàries de manera dràstica: quaranta-vuit hores a primària, una setmana a salut mental, un mes a l'especialitzada i dos mesos a cirurgia i per a valoració de dependència. Segons CAIROS és possible. Doncs fem-ho.

I la clau mestra: llengua, formació i cultura. El català és la millor eina d'integració, de cohesió i d'oportunitats. Hi ha un estudi que ens diu que parlar i escriure català incrementa un divuit per cent els ingressos. Pla de xoc contra l'abandonament escolar, FP dual i l'aprenent.

I, finalment, competències en immigració per gestionar-la amb drets i deures, vinculant l'entrada a necessitats laborals i a la capacitat d'acollida. Amb el seu model, un de cada dos migrants està en risc de pobresa. Necessitem eines –les competències– i recursos –el finançament– per assegurar-ne la inclusió, perquè ells també pugin a l'ascensor social.

I que ningú s'equivoqui: l'ascensor social està espatllat per la dependència d'Espanya i la incompetència socialista i de Comuns. Que no busquin altres culpables. I, per cert, tot això sí que es pot assumir amb el concert econòmic. En canvi, quines són les seves propostes?

El PSC. Mirin: «Si busques resultats diferents no facis el mateix», deia Einstein. I vostès proposen continuar, intensificar, garantir, consolidar, avançar, afavorir... Una única xifra, cap data, cap ambició, cap autocrítica. Fum, fum, fum. Mentrestant, el país cau a trossos –rodalies, vaga de mestres, de metges, de pagesos, de pescadors, d'autònoms, de taxistes, risc de pobresa a tothom. En diuen «catastrofisme», però és la realitat, és la pobresa compartida del president Illa. *(Alguns aplaudiments.)* I amb això, parlen d'economia, però només hi han impostos. Parlen de sis mil places residencials, i en divuit mesos n'han fet zero. Parlen de continuar millorant llistes d'espera a Salut i dependència, i no paren de pujar. I la proposta de l'acord dels immobles de SEPES la retiren a última hora. Però el pitjor és que saben que amb 4.868 no poden fer absolutament res.

Esquerra i Comuns, els socis de govern –segons la consellera Martínez Bravo, eh?–, més del mateix: el model econòmic d'Espanya, amb subsidis, sense deures ni oportunitats –pobresa compartida. Dels Comuns n'estem lluny, és evident –i per sort–, però a Esquerra, hi insisteixo, mà estesa. Tenen quinze propostes. *(Remor de veus.)* Algunes els hi votarem, però vostès també saben que sense el concert són impossibles de complir.

De CUP i el PP ho hem valorat punt per punt. De fet, de la CUP, ens n'anaven arribant, n'anaven valorant. Als dos votarem, per coherència amb el nostre model, per recuperar l'ascensor social.

I acabo, president. Perquè del que es tracta és d'aconseguir que els nets i els fills de la generació del Joan, del meu pare, i de tots els nouvinguts puguin donar-los als seus fills un futur que ell em va donar a mi. I per això els catalans hem de triar: la pobresa compartida del president Illa o la Catalunya políticament lliure, socialment justa, econòmicament pròspera i espiritualment gloriosa del president Macià. *(Remor de veus.)* Però no oblidem mai, com ens recordava sempre l'estimada i enyorada Muriel

Casals, que per tenir un estat del benestar has de tenir un estat. I no es pot resumir millor.

Moltes gràcies.

El president

Cridem a votació.

(Pausa llarga.)

Senyores i senyors diputats, acabat el debat, procedirem a la votació de les propostes de resolució segons l'ordre d'entrada al registre, d'acord amb l'article 155.2 del Reglament. Com bé saben, les votacions s'han agrupat per grups parlamentaris seguint les peticions de votació separada que s'han anat recollint. Si cap grup parlamentari vol sol·licitar alguna votació separada que no hagi indicat prèviament, si us plau, que ho faci ara. Hi ha cap altra petició de votació separada? *(Pausa.)* No? Doncs comencem les votacions.

I començarem votant les propostes de resolució subsegüents del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya.

Comencem votant la proposta de resolució 1.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 109 vots en contra, 26 vots a favor i cap abstenció.

Votem la proposta 2.1.

Comença la votació.

Ha estat rebutjada per 107 vots en contra, 26 vots a favor i 2 abstencions.

Votem la proposta 5.3.

Comença la votació.

Ha estat rebutjada per 106 vots en contra, 11 vots a favor i 17 abstencions.

De manera conjunta, votarem les propostes 1.1, 1.2, 2.2, 2.3, 3.1, 3.2, 3.3, 4.1, 4.2, 4.3, 5.1 i 5.2.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 106 vots en contra, 26 vots a favor i 3 abstencions.

Votem ara les propostes de resolució subsegüents del Grup parlamentari Mixt.

Comencem votant de manera conjunta les propostes 1.1, 3.3, 5.2 i 5.3.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 133 vots en contra, 2 vots a favor i cap abstenció.

Votem ara les propostes 1.2, 1.3, 2.3, 3.2 i 5.1.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 118 vots en contra, 17 vots a favor i cap abstenció.

Votem les propostes 2.1, 2.2, 3.1 i 4.1.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 107 vots en contra, 28 vots a favor i cap abstenció.

Votem ara la proposta 4.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 107 vots en contra, 2 vots a favor i 26 abstencions.

I, finalment, votarem la proposta 4.3 del Grup Mixt.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 107 vots en contra, 17 vots a favor i 11 abstencions.

Tot seguit, votarem les propostes de resolució subsegüents del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra.

Votarem de manera conjunta les propostes 1.1, 1.2, 1.3, 3.1, 3.2 i 4.1.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 105 vots en contra, 30 vots a favor i cap abstenció.

Votem la proposta 2.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 125 vots en contra, 10 vots a favor i cap abstenció.

Votem les propostes 2.2 i 4.2.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 103 vots en contra, 32 vots a favor i cap abstenció.

De manera conjunta també, votem les propostes 2.3 i 4.3.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat aprovades per 74 vots a favor, 60 vots en contra i 1 abstenció.

Votem la proposta 3.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta de resolució ha estat aprovada per 72 vots a favor, 63 vots en contra i cap abstenció.

Votem ara la proposta de resolució 5.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 105 vots en contra, 10 vots a favor i 20 abstencions.

Votem la proposta 5.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 46 vots en contra, 30 vots a favor i 59 abstencions.

I, finalment, votarem la proposta de resolució 5.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 46 vots en contra, 32 vots a favor i 57 abstencions.

A continuació, procedirem a votar les propostes de resolució subsegüents del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar.

Votem conjuntament les propostes 1.1 i 3.1.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat aprovades per 54 vots a favor, 46 vots en contra i 35 abstencions.

Votem la proposta 1.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 52 vots a favor, 46 vots en contra i 37 abstencions.

Votem la proposta 1.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 73 vots a favor, 35 vots en contra i 27 abstencions.

Conjuntament, votarem les propostes 2.1, 2.3 i 4.3.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat aprovades per 65 vots a favor, 35 vots en contra i 35 abstencions.

Votem ara la proposta de resolució 2.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 54 vots a favor, 35 vots en contra i 46 abstencions.

Votem la proposta de resolució 3.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 59 vots a favor, 35 vots en contra i 41 abstencions.

Votem la proposta de resolució 3.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 62 vots en contra, 42 vots a favor i 31 abstencions.

Conjuntament, votarem les propostes 4.1 i 4.2.

Comença la votació.

Han estat aprovades per 71 vots a favor, 63 vots en contra i cap abstenció. (*Veus de fons.*) Sí, 72 vots a favor, 63 vots en contra i cap abstenció.

Votem la proposta de resolució 5.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 71 vots a favor, 35 vots en contra i 28 abstencions. Hi ha hagut un diputat o diputada que no ha votat.

I, finalment, votarem la proposta 5.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta de resolució ha estat aprovada per 72 vots a favor, 37 vots en contra i 26 abstencions.

Votem ara les propostes de resolució subsegüents presentades pel Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya.

Votem les propostes 1.1, 1.2 i 1.3 conjuntament.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 107 vots en contra, 28 vots a favor i cap abstenció.

Votem la proposta 2.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 64 vots en contra, 26 vots a favor i 42 abstencions.

Votem ara la proposta de resolució 2.2.

Comença la votació.

Ha estat aprovada per 87 vots a favor, 42 vots en contra i 6 abstencions.

Votem la proposta de resolució 2.3.

Comença la votació.

Ha estat aprovada per 28 vots a favor, 4 vots en contra i 103 abstencions.

De manera conjunta, votarem les propostes 3.1, 3.2 i 3.3.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 72 vots en contra, 28 vots a favor i 35 abstencions.

Votem també conjuntament les propostes 4.1 i 4.2.

Comença la votació.

Han estat rebutjades per 68 vots en contra, 63 vots a favor i 4 abstencions.

Votem la proposta de resolució 4.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 67 vots a favor, cap vot en contra i 68 abstencions.

Votem la proposta 5.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 129 vots a favor, cap vot en contra i 6 abstencions.

Votem la proposta 5.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 130 vots a favor, cap vot en contra i 4 abstencions.

I, finalment, votarem la proposta 5.3 del Grup Socialistes i Units per Avançar.

Comença la votació. (*Veus de fons.*) Perdona? Del Partit Popular. Disculpin.

Repetim la votació: la proposta de resolució 5.3 del Partit Popular de Catalunya.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 48 vots a favor, 4 vots en contra i 83 abstencions.

Votem, tot seguit, les propostes de resolució subsegüents presentades pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya.

Votem la proposta 1.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 108 vots a favor, 27 vots en contra i cap abstenció.

Votem la proposta de resolució 1.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 68 vots a favor, 67 vots en contra i cap abstenció.

Votem la proposta de resolució 1.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 68 vots a favor, 65 vots en contra i 2 abstencions.

Votem ara la proposta de resolució 2.1.

Comença la votació.

Ha estat aprovada per 72 vots a favor, 13 vots en contra i 50 abstencions.

De manera conjunta, votem les propostes 2.2 i 5.1.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat aprovades per 65 vots a favor, 26 vots en contra i 44 abstencions.

Votem la proposta de resolució 2.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta de resolució ha estat aprovada per 124 vots a favor, 11 vots en contra i cap abstenció.

Conjuntament, votarem les propostes 3.1, 4.1 i 5.3.

Comença la votació.

Han estat aprovades per 72 vots a favor, 63 vots en contra i cap abstenció.

Votem ara la proposta 3.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 73 vots a favor, 28 vots en contra i 34 abstencions.

Votem la proposta 3.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 107 vots a favor, 13 vots en contra i 15 abstencions.

Votem la proposta 4.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 107 vots a favor, 28 vots en contra i cap abstenció.

Votem la proposta 4.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 122 vots a favor, 13 vots en contra i cap abstenció.

I, finalment, votarem la proposta de resolució 5.2 del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 72 vots a favor, 61 vots en contra i 2 abstencions.

Passem ara a votar les propostes de resolució subsegüents presentades pel Grup Parlamentari Comuns.

Votem conjuntament les propostes 1.1, 1.3, 2.1, 4.1, 4.3 i 5.3.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat aprovades per 72 vots a favor, 63 vots en contra i cap abstenció.

Votem la proposta 1.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 68 vots a favor, 63 vots en contra i 4 abstencions.

Votem la proposta de resolució 2.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 72 vots a favor, 35 vots en contra i 28 abstencions.

Conjuntament, votem les propostes 2.3 i 5.1.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat aprovades per 72 vots a favor, 61 vots en contra i 2 abstencions.

Votem la proposta de resolució 3.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 74 vots a favor, 61 vots en contra i cap abstenció.

Votem la proposta 3.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 74 vots a favor, 46 vots en contra i 15 abstencions.

Votem la proposta 3.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 46 vots en contra, 30 vots a favor i 59 abstencions.

Votem la proposta 4.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 63 vots en contra, 26 vots a favor i 46 abstencions.

I, finalment, votarem la proposta 5.2 del Grup Parlamentari Comuns.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 89 vots a favor, 35 vots en contra i 11 abstencions.

I, en darrer lloc, votarem les propostes de resolució subsegüents presentades pel Grup Parlamentari de Junts.

Votem les propostes 1.1 i 2.3 conjuntament.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 83 vots en contra, 50 vots a favor i 2 abstencions.

Votem la proposta 1.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 80 vots en contra, 35 vots a favor i 20 abstencions.

Votem la proposta 1.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 82 vots en contra, 37 vots a favor i 15 abstencions.

Votem ara la proposta 2.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 88 vots en contra, 41 vots a favor i 6 abstencions.

Votem la proposta 2.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 74 vots en contra, 41 vots a favor i 20 abstencions.

Conjuntament votarem les propostes de resolució 3.1 i 3.2.

Comença la votació.

Aquestes propostes han estat rebutjades per 83 vots en contra, 52 vots a favor i cap abstenció.

Votem ara la proposta 3.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 100 vots a favor, 31 vots en contra i 4 abstencions.

Votem la proposta 4.1.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 77 vots en contra, 35 vots a favor i 23 abstencions.

Votem la proposta 4.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat rebutjada per 68 vots en contra, 61 vots a favor i 6 abstencions.

Votem la proposta de resolució 4.3.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 72 vots a favor, 11 vots en contra i 42 abstencions.

Votem la proposta de resolució 5.1

Comença la votació.

Aquesta proposta de resolució ha estat aprovada per 98 vots a favor, 26 vots en contra i cap abstenció.

Votem, tot seguit, la proposta 5.2.

Comença la votació.

Aquesta proposta ha estat aprovada per 84 vots a favor, 17 vots en contra i 24 abstencions.

I, en darrer lloc, votarem la proposta de resolució 5.3 presentada pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

Comença la votació.

Aquesta proposta de resolució ha estat aprovada per 77 vots a favor, 56 vots en contra i 2 abstencions.

Atès que no hi ha cap altre punt de l'ordre del dia pendent de ser substanciat, s'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a les vuit del vespre i dos minuts.