



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Fitxer 34CTH1

XV legislatura · cinquè període · sèrie C · número ****

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 34, dimecres 22 d'abril de 2026

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

Sessió 34 de la CTH

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

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

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Compareixença d'una representació del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge per a explicar les conclusions

de la Memòria anual sobre l'execució pressupostària de l'Estat a Catalunya en matèria de transports (tram. 357-00838/15).

2. Proposició de llei de transport de persones en vehicles de fins a nou places (tram. 202-00061/15). Nomenament de la ponència (Text presentat: BOPC 315, 33).

3. Control del compliment de la Moció 11/XV, sobre la manca d'inversions i el dèficit de serveis públics al Pirineu (tram. 390-00011/15). Ple del Parlament Criteri de la Comissió sobre el compliment.

4. Proposta de resolució per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana amb el desdoblament de la C-31 al Garraf (tram. 250-00750/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 309, 22; esmenes: BOPC 354, 9).

5. Proposta de resolució sobre l'estació de Renfe del barri de Can Llong, de Sabadell (tram. 250-00626/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 261, 12).

6. Proposta de resolució sobre el millorament de la mobilitat interurbana a Esparreguera

Tram. 250-00714/15 Grup Parlamentari de Junts, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 291, 10; esmenes: BOPC 347, 146)

7. Proposta de resolució sobre l'ampliació de la dotació pressupostària i els terminis del Programa 3 dels fons europeus Pròxima Generació per a la rehabilitació energètica d'habitatges (tram. 250-00646/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 261, 35; esmenes: BOPC 306, 35).

8. Proposta de resolució sobre el servei de transport públic a Sant Sadurní d'Anoia (tram. 250-00671/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 266, 74; esmenes: BOPC 306, 40).

9. Proposta de resolució sobre el millorament del transport urbà a Sant Sadurní d'Anoia (tram. 250-00734/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 304, 23; esmenes: BOPC 347, 149).

El president

Bon dia a tothom. Un breu comentari. Falta el punt 6 de la PR d'Esparreguera, que ara ens el portaran, que surt a l'ordre del dia, però després, el desenvolupament de la proposta no la tenim incorporada i ara la repartirem.

Començaríem pels diferents grups... (*Veus de fons.*) El punt 6, que està al dossier, dl dins el d'això salta del 5 al 7, i ara ens portaran la PR. No, no té més (*Veus de fons.*). Al dossier, la PR surt a l'ordre del dia, però dins el desenvolupament de totes les PR, salta del 5 al 7 i ara la tindrem. No res, tots els problemes fossin com aquest.

Vinga, donem inici a la comissió de Territori. Començaríem pels diferents grups, si hi ha algun canvi de diputats. Començaríem per Junts.

Montse Ortiz i Martí

Bon dia, president. La diputada Sònia Martínez substitueix el diputat Salvador Vergés. La diputada i portaveu Judith Toronjo arribarà d'aquí una estona. I el punt número 3 el vindrà a defensar la diputada Jeannine Abella.

El president

Molt bé. Diputada Candela.

Eva Candela López

Sí, gràcies, president. Bon dia. Per al nostre grup parlamentari, el diputat Jordi Ribas substituirà el diputat Manel Ezquerria en el punt 1 i 2 de l'ordre del dia.

El president

Molt bé. Grup d'Esquerra, diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernàndez

Bon dia. Gràcies, president. Per part d'Esquerra Republicana, el diputat Pepe Vidal substituirà en els primers punts la diputada Ester Capella. I de la mateixa manera, el punt de la C-31, el número 4, el farà el diputat Carles Campuzano.

El president

Molt bé, el grup del Partit Popular en principi veig que cap problema. El grup de VOX tampoc cap problema. El diputat Cornellà, tampoc cap problema. I el diputat Mijoler, doncs, ja deurà arribar. Doncs no res, vaig a buscar el compareixent i començarem la sessió.

La sessió se suspèn a les... i es reprèn a les...

Fitxer 34CTH2

El president

Començaríem l'ordre del dia amb el punt 1, que fa referència a la compareixença d'una representació del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge per explicar les conclusions de la memòria anual sobre l'execució pressupostària de l'Estat a Catalunya en matèria de transports.

**Compareixença d'una representació del Consell de Treball,
Econòmic i Social de Catalunya per a explicar les conclusions de
la Memòria anual sobre l'execució pressupostària de l'Estat a
Catalunya en matèria de transports**

357-00838/15

Aquesta és una compareixença que demana el grup de Junts i que per tant, doncs, ens acompanya el senyor Santana. Per tant, benvingut a la comissió, i les dues acompanyants que han vingut amb ell, sigueu benvinguts. I quan vostè vulgui, disposarà de vint minuts i, després, en aquesta comissió tenim la tradició de donar set minuts als diferents grups polítics perquè es faci un intercanvi de debat entre els diferents grups. Pregunta-resposta durant set minuts amb els diferents grups. D'acord. Vull dir que, endavant, quan vostè vulgui, senyor Santana.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Molt amable, moltes gràcies, il·lustre senyor president, senyores i senyors diputats. Agrair la deferència en convidar el CTESC a comparèixer per explicar-los el tema objecte d'anàlisi. Bé, comparec davant d'aquesta comissió amb l'objectiu d'exposar les principals consideracions i recomanacions del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya en relació amb l'estat d'execució de la inversió pública en infraestructures de transport a Catalunya, especialment i de manera preeminent, per part de l'Administració General de l'Estat.

L'anàlisi que presentaré tot seguit s'inscriu en els treballs que anualment elabora el CTESC en el marc de la memòria socioeconòmica i laboral. Un primer element de context imprescindible és el marc d'instabilitat pressupostària dels darrers anys. L'any 2024 –això també és vàlid per al 2025– no es van aprovar ni els Pressupostos Generals de l'Estat ni els pressupostos de la Generalitat de Catalunya. Aquesta situació, que ja s'havia produït en exercicis anteriors, condiona de manera directa la planificació plurianual, la licitació i el ritme d'execució de les inversions. Cal subratllar que la pròrroga pressupostària no impedeix la inversió, però augmenta la discrecionalitat temporal amb la corresponent pèrdua d'eficiència. Les dades oficials procedents del Ministeri d'Economia i Hisenda mostren que, després de la forta caiguda del període 2010-2014, associada a la crisi financera i a la finalització de grans projectes d'inversió, la inversió pressupostada de l'Estat en transport a Catalunya augmenta de manera significativa i ho fa especialment a partir de 2021, impulsada principalment per les infraestructures viàries.

Aquest canvi de tendència és coherent, d'una banda, amb l'impuls del Pla de Rodalies 2020-2030 i amb el desplegament dels fons europeus Next Generation, i òbviament també el mecanisme de recuperació i resiliència. Tanmateix –i voldria que prestessin un segon atenció als gràfics que tenen en pantalla, especialment al que succeeix a partir del 2010–, quan l'anàlisi es centra en la inversió efectivament executada i liquidada, les dades oficials mostren una realitat molt més problemàtica.

Segons la liquidació pressupostària territorialitzada publicada pel Ministeri d'Economia i Hisenda, l'any 2023 l'Estat va liquidar a Catalunya 946,5 milions d'euros en infraestructures de transport. Això representa un grau d'execució del 48,8 per cent sobre la inversió pressupostada. És el quart pitjor registre dels darrers vint anys en termes percentuals per modes de transport l'any 2023. Parlo del 2023 perquè és del darrer que tenim una referència d'inversió liquidada o executada. Per modes de transport, deia l'any 2023 el grau d'execució és del 42,6 per cent en ferrocarrils, del 30 per cent en ports, del 80,5 per cent en carreteres i del 111,2 per cent en aeroports.

L'anàlisi detallada per entitats estatals mostra que el principal coll d'ampolla en matèria d'execució pressupostària es produeix en la infraestructura ferroviària convencional. Adif va executar aproximadament una quarta part de la inversió pressupostada a Catalunya l'any 2023. Ho tenen al gràfic, fixin-se en la diferència i la divergència que hi ha entre pressupost i liquidació. Adif Alta Velocitat presenta valors més elevats, però òbviament limitats al seu àmbit específic. Aquest patró no és conjuntural, es repeteix amb intensitats diverses durant bona part del període 2010-2023 i, evidentment, fins a l'actualitat.

En relació amb el Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030, segons el Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible, l'any 2024 la inversió executada en el marc del pla va assolir els 607 milions d'euros. És la xifra anual més elevada des de l'inici del programa. El volum acumulat des del 2020 supera els dos mil milions d'euros, majoritàriament canalitzats a través d'Adif. No obstant, aquesta intensificació del ritme inversor recent no compensa el dèficit d'execució acumulat durant dècades, ni invalida el fet que el sistema de Rodalies continua reflectint les conseqüències d'una infraexecució estructural passada –reconeguda, per cert, recentment, i no cal que entrem en detalls– pel mateix estat.

Aquest context previ, és a dir, davant d'aquestes consideracions –que crec que eren necessàries per emmarcar les recomanacions que ha formulat el CTESC–, passem, doncs, a contextualitzar i explicar les recomanacions que hem formulat a la nostra darrera edició de la Memòria socioeconòmica i laboral. Atès aquest context previ, la primera constatació és la importància de passar de la planificació formal a l'execució efectiva. Necessitem instruments per garantir la materialització de la inversió en

infraestructures. Tal com hem diagnosticat anteriorment, un dels principals dèficits estructurals de la política d'inversió en infraestructures de transport a Catalunya no és tant la manca d'anuncis –hi ha una inflació d'anuncis, hi ha una inflació d'anuncis de recursos pressupostaris–, sinó la persistent bretxa entre la inversió pressupostada i la inversió efectivament executada per part de l'Estat. Aquest desajust genera diversos efectes negatius, entre els quals podríem destacar la incertesa i els costos elevats per als usuaris i per al teixit econòmic, la pèrdua de credibilitat institucional de les planificacions plurianuals, les dificultats per avaluar l'impacte real de la política pública i una desconexió creixent –això és preocupant– entre els debats pressupostaris i les transformacions tangibles que necessita el sistema de transport.

En aquest context, el CTEESC posa en valor la importància de dotar la política d'inversió de mecanismes vinculants de realisme, de seguiment i de responsabilitat. Per garantir que les inversions anunciades es tradueixen en execució efectiva, és necessari avançar cap a un canvi de paradigma en la governança de la inversió, que vagi més enllà del pressupost anual i que incorpori mecanismes estructurals com ara, per exemple, els següents.

En primer lloc, una planificació plurianual vinculada a la capacitat executora real. Efectivament, una de les causes recurrents de la baixa execució pressupostària és la desconexió entre la cartera de projectes pressupostats i la capacitat tècnica, administrativa i contractual dels organismes executors. Pressupostar projectes als quals no s'ha arribat encara a fases madures del projecte o a tramitacions ambientals avançades o a la disponibilitat efectiva, per exemple, de sol, tot això dificulta l'execució dins de l'exercici i tendeix a generar desviacions sistemàtiques. Des d'aquest punt de vista, podria ser rellevant introduir programacions plurianuals d'inversió amb caràcter vinculant, en què només s'incorporin al pressupost anual aquells projectes que compleixin criteris de maduresa tècnica i administrativa. Què vol dir això? Vol dir que sovint ens preocupem molt per la faceta pressupostada de les inversions, però realment hauríem de treballar més per incidir en què aquells que he dit, maduresa tècnica i administrativa, siguin criteris i prerrogatives prioritàries en l'operativa de, en aquest cas, les inversions de l'Administració General de l'Estat. Necessitem que l'Administració General de l'Estat treballi més aquests criteris

perquè quan s'arriben a pressupostar les inversions siguin factibles quant a liquidació efectiva. Aquesta lògica permetria, d'una banda, el que he dit, reduir la inflació d'anuncis, millorar la previsibilitat i reduir les divergències claríssimes entre pressupost i liquidació.

En segon lloc, és necessària potser –des del punt de vista dels CTESC– una calendarització pública i traçable de les inversions estratègiques. La manca de calendaris públics detallats, quan tot allò es queda amb l'esfera de la inversió pressupostada, la manca d'aquests calendaris fa difícil identificar endarreriments, fa difícil atribuir responsabilitats i exercir –una consideració important– un control polític i social efectiu. En aquest sentit, ajudaria, per exemple, que totes les grans inversions incorporeessin un calendari d'execució públic amb fites anuals, una indicació de fases –és a dir, des del projecte, la licitació, obra i posada en funcionament– i una

Fitxer 34CTH3

previsió plurianual de recursos. Aquest calendari, òbviament, hauria de ser actualitzat periòdicament, si no té poca validesa, i hauria de servir de marc de referència objectiu –per una qüestió també, creiem, estratègica– per al seguiment parlamentari.

En tercer lloc, dins d'aquesta primera recomanació, la tercera baula, diguem-ho així, d'aquesta primera recomanació, hi hauria, com acabo d'esmentar, el reforç del control parlamentari. Efectivament, el control parlamentari és especialment rellevant en sectors estratègics amb alta inversió i elevada complexitat tècnica, com ara, per exemple, el que ens ocupa avui, el transport. No obstant això, sovint el seguiment parlamentari se centra en projectes concrets, se centra en incidències puntuals, quan malauradament passen, més que en el comportament global de l'execució inversora. El Parlament hauria de poder, de manera àgil, analitzar desviacions. Al Parlament se li haurien d'explicar endarreriments de manera sistemàtica i se li haurien de justificar reprogramacions. Això contribuiria a reforçar la cultura de rendició de comptes i a reduir l'asimetria informativa entre l'administració i el Parlament. Valorin vostès també que la persistència d'execucions baixes apunta

ahora a problemes d'incentius organitzatius. És a dir, quan la no execució no té conseqüències i quan l'èxit s'associa principalment a l'anunci de la inversió –allò que dèiem abans, la inflació d'anuncis–, quan tot això passa, probablement es debilita la disciplina executora.

La següent recomanació, la segona, està orientada al creixement de la demanda i a les desigualtats territorials en l'oferta de transport públic. I vostès es preguntaran: i què té a veure això amb el tema objecte d'anàlisi d'avui, que és la inversió de la capacitat que té l'Administració General de l'Estat per executar la inversió pressupostada? Ara ho analitzarem. Mirin, l'any 2024 ha estat marcat per un augment generalitzat del nombre d'usuaris del transport, amb l'única excepció del vehicle privat. Tots els modes col·lectius han crescut: el metro, Ferrocarrils de la Generalitat, tramvia, autobusos i transport aeroportuari, que, per cert, finalment ha superat els nivells previs a la pandèmia. En l'àmbit ferroviari, però, el creixement ha estat desigual. Mentre que metro, Ferrocarrils de la Generalitat i tramvia han registrat increments rellevants, Rodalies ha perdut usuaris –un 1,8 per cent– i continua per sota dels nivells previs a 2019. I aquí no els estic comptant la pèrdua d'usuaris més recent, per exemple, la succeïda aquest 2025 arran de la crisi recent que hem viscut i que continuem vivint a Rodalies. A més a més, el CTEESC constata que fora de l'àrea metropolitana de Barcelona persisteixen dèficits estructurals d'oferta amb cobertura ferroviària clarament insuficient, amb freqüències baixes, amb baixa fiabilitat del servei i amb dificultats d'integració tarifària i modal.

Davant d'aquest escenari, el CTEESC recomana, en primer lloc, ampliar i reforçar la xarxa de transport. Fixin-se, ampliar i reforçar la xarxa de transport públic fora de l'àmbit metropolità, amb especial atenció –com no podia ser d'una altra manera– al ferrocarril i als serveis interurbans. En segon lloc, millorar la freqüència, la puntualitat i la fiabilitat. És que soc usuari de Rodalies; per tant, no soc objectiu, però la vida és així. Hi ha coses que no les podem governar d'una altra manera. En tercer lloc, garantir tarifes assequibles i integrades, consolidant les polítiques de bonificació i avançant cap a una integració tarifària real a escala de país. Això és important. I, per últim, millorar la intermodalitat urbana i interurbana, facilitant la connexió entre ferrocarril, autobusos, mobilitat activa i transport a demanda. Així mateix, el CTEESC subratlla la necessitat de millorar l'accessibilitat en transport públic i modes actius

als polígons d'activitat econòmica, on la dependència del vehicle privat, com vostès saben, continua sent molt elevada.

Bé, torno a l'inici d'aquesta recomanació. No ens havia de venir vostè a explicar l'execució de la inversió liquidada per part de l'Administració General de l'Estat? Bé, fer el que implica aquesta recomanació no pot cohabitar fàcilment, no es pot conjugar fàcilment a la realitat si mantenim els nivells d'execució dels darrers anys i, si més no, de la darrera dècada. Per tant, hem de ser realistes. O millorem els nivells d'execució d'allò que es pressuposta, i podem parlar de què es pressuposta, o difícilment podrem posar fil a l'agulla sobre alguns dels problemes que acabem de comentar amb aquesta recomanació.

La tercera recomanació circumscriu el transport de mercaderies i concretament el coll d'ampolla ferroviari. I també veurem al final del comentari que té un nexe clar en els nivells d'execució de la inversió. En el transport de mercaderies es reproduïx una asimetria clara. El volum de mercaderies ha crescut a la majoria de modes, excepte el ferrocarril –ves per on–, que mostra des de fa anys una situació d'estancament o de retrocés. L'any 2023 el volum de mercaderies ferroviàries va caure un 18,7 per cent i les dades estructurals posen de manifest una debilitat persistent. Només el 4,1 per cent de les mercaderies dels ports catalans es transporten per tren, fet que limita la competitivitat logística i incrementa la dependència del mode viari. Aquesta situació contrasta amb els objectius europeus de transferència modal i amb la posició estratègica de Catalunya com a node logístic del sud d'Europa. Per revertir aquesta dinàmica, el CTEESC recomana accelerar el desenvolupament de determinar els intermodals –com el de la Llagosta–, claus per connectar carretera, ferrocarril i ports, millorar els accessos ferroviaris als ports i la seva capacitat operativa real, i fomentar el transport combinat carretera-ferrocarril-port mitjançant inversió, regulació i incentius adequats. L'objectiu és superar clarament el coll d'ampolla ferroviari en mercaderies, reduir costos logístics, minimitzar externalitats ambientals –una faceta estratègica– i reforçar la competitivitat del teixit productiu català. Això és bàsic, és a dir, les nostres empreses, el nostre teixit econòmic no utilitza més el transport ferroviari de mercaderies per una raó molt senzilla. Senyores i senyors diputats, no és competitiu, no és competitiu.

Finalment, el CTESC adverteix amb una darrera recomanació –tinc dos minuts– que la conjunció de diversos factors estructurals incrementen la rellevància estratègica de la inversió en infraestructures de transport. La conjuntura internacional –ho estem vivint les darreres setmanes, ho vivim sempre; quan no és una cosa, és l'altra–, la volatilitat de preus de l'energia –sistemàticament hi estem exposats–, els impactes del canvi climàtic –no hi ha retorn–, i l'electrificació progressiva de la mobilitat. En aquest context, el dèficit històric d'inversió ferroviària continua sent un llast per a l'economia catalana i un risc en cas de canvi de cicle econòmic o energètic. A més a més, grans obres en curs, com el Pla de Rodalies 2020-2030 i el Corredor Mediterrani, estan generant afectacions temporals al servei que, si no es gestionen adequadament –i això és molt important–, poden traduir-se –s'estan traduint, de fet– en pèrdua d'usuaris i en desconfiança estructural envers el mode ferroviari.

A això, òbviament, hi caldria afegir la incertesa associada encara al traspàs de Rodalies de l'Estat a la Generalitat de Catalunya, en què hi ha, com vostès saben, alguns temes pendents de concretar. En aquest marc, el CTESC recomana assegurar un compromís inversor sostingut i estable amb infraestructures ferroviàries més enllà dels cicles pressupostaris econòmics –això és bàsic–, gestionar les obres amb una planificació que minimitzi l'impacte sobre el servei amb informació clara als usuaris, i clarificar el model de governança del traspàs de Rodalies –hi estem treballant–, definint responsabilitats, definint clarament responsabilitats, finançament, calendari i mecanismes de control.

Torno a l'inici del comentari d'aquesta recomanació. Ajudaria, certament, millorar els registres d'inversió executada per part de l'Estat per garantir el que estem recomanant en aquesta observació.

Zero. Dic zero, perquè ja he acabat. (*L'orador riu.*) (*Rialles.*) És que m'ha sobrat mig segon. Molt amables, a la seva disposició.

El president

Doncs, escolti, tots com vostè, senyor Santana. Al segon.

Ara, seguidament, donarem la paraula als diferents portaveus. Com he comentat, són set minuts que poden interpel·lar amb vostè o no. Vull dir que cada grup

considera, però en tot cas començaríem pel grup de Junts, que seria la diputada Sònia Martínez.

Sònia Martínez i Juli

Bé, gràcies, president. En primer lloc, voldria agrair la seva compareixença i també donar la benvinguda als seus acompanyants, tant per la seva compareixença, però també per la claredat de tota la seva exposició.

Quan el president d'un òrgan consultiu qualifica d'absolutament denunciabile el nivell d'execució pressupostària de l'Estat a Catalunya, nosaltres, com a Junts, no podem fer una altra cosa que subscriure-ho i amplificar-ho. Les dades que vostè ens ha exposat la veritat que no ens ha de sorprenden, però no per això no deixen de ser escandaloses. Des de Junts ja hem denunciat aquestes dades reiteradament. Hem denunciat que l'Estat executa a Catalunya la meitat del que executa Madrid i que any rere any es van incomplint aquestes inversions que s'han pressupostat. I que el govern del Partit Socialista, enlloc de plantar cara a Madrid, doncs mira cap a una altra banda perquè governa a un lloc i a l'altre. I per tant, aquest sucursalisme té un cost i el paguem els catalans i també a les andanes.

Compartim la recomanació que vostè feia que si l'Estat no és capaç d'executar les inversions, cal transferir aquests recursos a la Generalitat. Nosaltres ho hem dit moltes vegades, que el model de Ferrocarrils de la Generalitat demostra que quan Catalunya té el control, les coses funcionen. I en aquest context voldria plantejar-li unes qüestions. Tenint en compte que durant el primer semestre del 2024 l'execució del pressupost era només del vint per cent, tot apunta que el tancament pot ser similar o potser pitjor que el del 2023. Disposen ja vostès d'alguna dada?

També, des de fa molts anys, dèiem això, que l'Estat executa de mitjana menys del seixanta per cent del pressupost a Catalunya i a Madrid s'executa un 133 per cent. Com pot explicar vostè aquesta diferència sistemàtica i persistent?

Després, també ens ha comentat que l'execució en ferrocarrils va ser del 42,6 per cent, en un context en què l'ús del transport ferroviari creix, però Rodalies va perdent usuaris. Creu que aquesta desinversió crònica podria ser una de les causes d'aquesta pèrdua de passatgers i de competitivitat del servei?

I finalment, comentar que aquesta crisi que estem vivint a Rodalies, si vostè creu que s'hauria pogut evitar si totes aquestes inversions s'haguessin executat.

Gràcies.

El president

Pot contestar, sí.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Perfecte. Gràcies. Bé, mirin, per què sistemàticament, any rere any, l'Estat executa nivells tan baixos de la inversió prevista en infraestructures de transport a Catalunya? Efectivament, val a dir que no disposem a hores d'ara de les dades liquidades del 2024. Estem a l'espera de rebre-les i les rebrem de manera imminent, entenc, segons m'han confirmat des del Departament d'Economia i Finances, la directora general de pressupostos. Però no hi haurà sorpreses, la liquidació anirà per aquí, segurament.

Per què executen tan poc? Miri, des d'una perspectiva estrictament tècnica, no estem davant d'un problema explicable per una sola causa, sinó per la confluència de diversos factors estructurals. A Catalunya, eh? A Catalunya. En primer lloc, una part significativa de la inversió que figura als pressupostos s'incorpora als projectes quan encara no han assolit un grau de maduresa suficient en termes tècnics, administratius o ambientals,

Fitxer 34CTH4

i això és un problema, cosa que en dificulta l'execució dins del mateix exercici. En segon lloc, la governança de les grans infraestructures estatals és especialment complexa, amb múltiples actors implicats. Pensen vostès que hi ha *ministerios*, hi ha empreses públiques, hi ha operadors, hi ha administracions territorials... I això allarga els tempos d'execució. A tot això s'hi afegeix un context recurrent de pressupostos prorrogats, com he comentat, que no impedeix invertir, però ho dificulta. Ja ho he explicat. I finalment, els mecanismes de seguiment i rendició de comptes continuen centrant-se en el crèdit autoritzat –això és un error– i no pas en

la inversió efectivament liquidada. I això redueix els incentius institucionals a corregir de manera sistemàtica les desviacions.

Per què a Catalunya aquesta execució és especialment baixa? Mirin, la infraexecució de la inversió de l'Estat no és un fenomen exclusiu de Catalunya. És veritat. Madrid, m'ha comentat vostè. El CTESC no hem analitzat el cas de Madrid. Crec que no cal, perquè s'explica bastant per si sol, però el cert és que la infraexecució de la inversió de l'Estat no és un fenomen exclusiu de Catalunya, es produeix amb diferents intensitats a altres comunitats autònomes, especialment en grans infraestructures i en projectes ferroviaris. Ara bé, el que diferencia –des d'un punt de vista tècnic, que és el que hem analitzat al CTESC– Catalunya, és que el problema és més intens i persistent en el temps, i això s'explica perquè a Catalunya conflueixen factors específics privatis del cas català. Quins són? Un pes molt elevat del ferrocarril convencional, és el segment amb pitjor execució estatal. I no ens podem comparar amb Madrid, perquè no podem competir amb Madrid. És a dir, hem de comparar coses comparables, i ni fiscalment ni pressupostàriament, ells juguen amb altres cartes, diguem-ho així, que no tenim nosaltres. Per tant, no ens podem comparar amb Madrid des d'aquest punt de vista. Deia: un pes molt elevat del ferrocarril convencional, una xarxa densa i envellida, una alta concentració d'obres en entorns urbans complexos, i una forta dependència del servei de Rodalies en la mobilitat quotidiana. Aquestes causes estructurals són compartides, però els efectes a Catalunya són molt més marcats. Per què? Perquè quan hi ha un problema, això implica una incidència en la mobilitat diària monumental.

No sé si he contestat més o menys o si em deixo alguna cosa. I efectivament, la pèrdua d'usuaris de Rodalies és conseqüència d'això. És una conseqüència de la manca d'inversions històrica, de la manca de manteniment i, òbviament, això acaba redundant en una manca de confiança.

El president

Molt bé, senyor Santana. I seguidament, i en nom del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Llop. Quan vostè vulgui.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Contents de tornar-lo a tenir a la comissió ja recuperat i agrair, evidentment, al senyor Santana la seva presentació. De fet, agrair especialment que el CTESC, dins d'aquesta memòria socioeconòmica i laboral que realitza cada any, dediquessin aquest capítol a poder analitzar tot el que és el tema de l'execució... Perdó, que estic canviant d'espai, perdó. Doncs, com deia, que poguessin destinar tot aquest capítol a les infraestructures de transport i especialment a aquestes conclusions que vostè ens ampliava aquí sobre l'execució pressupostària de l'Estat a Catalunya.

Jo crec que els números no són desconeguts. De fet, tots som coneixedors d'un patró reiterat d'incompliments per part de l'Estat amb la inversió a Catalunya. De fet, la memòria –i vostè ho explicava– constata que, malgrat l'augment de la inversió pressupostària per part de l'Estat en infraestructures, especialment de transport i especialment ferroviàries, el grau d'execució sistemàticament baix. De fet –vostè ho explicava–, el darrer any, amb dades que tenim liquidades, etcètera, el 2023 va ser el quart pitjor any en els últims vint anys d'execució de la inversió estatal, amb un global del 48,8 per cent, que és evident que és molt lluny del que hauríem de tenir. Especialment preocupant és, i ho estem veient aquests dies en ferrocarril, però el mateix ens trobem amb el tema de transport per carretera. És a dir, des de l'aixecament dels peatges, etcètera, tenim claríssimament un problema greu en les nostres infraestructures viàries, especialment les d'alta capacitat, perquè no s'està fent el manteniment que correspon i això acaba generant problemes d'inseguretat. I a més a més, vostè no sé si a l'estudi ho analitza concretament, però de tota aquesta desinversió a nosaltres el que més ens preocupa és que al final acaba sent un problema de seguretat viària i de seguretat en la vida de les persones, tant en la seva necessitat d'agafar el tren, de no saber a quina hora vas, de si arribaràs a la feina, fins i tot amb pèrdua de moltíssimes hores de feina, que no sé si tenen quantificades, però també de moltíssima capacitat de captació d'inversions del nostre país. No sé si vostès tenen aquesta dada analitzada en quantes hores es perd al país per aquesta baixa execució pressupostària? Quantes inversions, quantes empreses no acaben venint perquè no creuen que hi hagi un sistema fiable? O quantes empreses no venen perquè no hi ha manera d'executar un sistema

ferroviari de transport de mercaderies que respongui al que realment necessitaríem, que al final és el que ens acaba afectant a tots en el dia a dia.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Sí, perfecte. Bé, directament no. La resposta és no. No tenim quantificades les hores perdudes, no tenim quantificades, com a CTEESC... Hi ha estimacions. Òbviament, tots vostès les coneixen, segurament. No hi ha, per tant, una única xifra agregada oficial, però el cert és que, com els hi he dit, conseqüències en té.

Un exemple de pèrdua de competitivitat a nivell logístic, per exemple, és el que he esmentat a la ponència. El transport de mercaderies per via ferroviària és testimonial. I per què ho és? Per una raó molt senzilla: preguntin-ho vostès a les empreses, ho coneixen perfectament. Ho he dit abans, ho és perquè no és competitiu. Seria un mode preferent, però malauradament no és realista. I no ho és perquè, a més a més, patim unes desconexions entre infraestructures estratègiques –ferroviàries, portuàries, aeroportuàries– que fan inviable aquest sistema. I això requereix d'inversió. Per tant, el problema és seriós.

Mirin, una de les funcions bàsiques que ha de desenvolupar l'Estat en l'economia, i això és un exemple de manual –és a dir, això ens ho ensenyen a les facultats–, és garantir, dotar l'economia de les condicions necessàries i bàsiques per desenvolupar amb solvència, amb seguretat i en condicions de competitivitat l'activitat econòmica. L'Estat ha de respondre a aquest paper. I un dels factors bàsics és garantir unes infraestructures adequades per al desenvolupament de l'activitat econòmica. Amb aquests nivells d'execució, no ens en sortim.

Vull dir, per tant, pensin vostès que entre 2010 i 2023 s'han deixat d'executar a Catalunya possiblement més de 5.500 milions d'euros en inversió estatal en infraestructures de transport. Això és en euros corrents. Hi ha una cosa que se'n diu depreciació monetària, que ara no hi entrarem, però és que és molt preocupant. L'Estat ha executat el període 2018-2023 al voltant del cinquanta per cent de mitjana de la inversió pressupostada a Catalunya. Això suposa més de quatre mil milions d'euros d'inversió executada en el conjunt de polítiques amb un pes molt específic i molt important del transport. La major part de la inversió no executada es concentra

en el ferrocarril, ja ho hem dit. Infraestructura convencional, Rodalies, accessos ferroviaris, mercaderies. Per tant, la pèrdua de competitivitat no és que sigui evident, és que és alarmant. La pèrdua de competitivitat i els impactes sobre la ciutadania. Mirin, me n'he fet un fart –i darrerament més–, de veure persones plorant, plorant literalment, a les andanes perquè era el tercer dia, era el quart dia que feien tard a la feina i això té conseqüències. Jo si arribo tard a la feina, la meua secretària executiva em disculpa i no passa res, ho recuperaré. Hi ha moltes persones que no tenen tanta sort.

No sé si respon a la seva pregunta, però gràcies.

El president

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

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, senyor president. També vull agrair la compareixença per l'explicació que ens ha exposat i dir-li que les dades que ha exposat, l'estudi que ha fet i les recomanacions són molt constructives, perquè al final identifica quina és la situació, quins són els problemes estructurals i, a més a més, aporta aquestes solucions.

En definitiva, el que ens està dient és que el govern de l'Estat sobretot fa de la política d'infraestructures un gran anunci publicitari per generar una opinió favorable a la seva acció de govern. I després això es frustra perquè fa grans anuncis, inverteix molt en publicitat per donar a conèixer les obres, però en canvi després no les executa. I aquesta falta d'execució es perd, es dilueix. La gent no té consciència, sinó que es queda amb els grans anuncis del govern. Utilitza la publicitat com una publicitat propagandística del seu govern, quan, en canvi, l'acció és absolutament un fracàs. I des d'aquesta visió, vostè constata aquest problema i analitza també les causes per les quals no s'inverteix suficientment.

Nosaltres compartim el fet que, en moltes ocasions, quan es programen les obres, aquestes obres no són una programació realista, donat que les dificultats tècniques a l'hora d'executar en ocasions no es tenen en compte en la dilació del temps, perquè

a vegades no es vol tenir en compte, perquè tècnicament és molt conscient tothom que els terminis dels estudis mediambientals que s'han de fer tots tenen un calendari establert. Per tant, es podria fer una anàlisi tècnica acurada en un cronograma realista. I si això no es fa, per què vostè considera que no es fa?

Per altra banda, a Catalunya també hi ha una dificultat d'execució, perquè a vegades en el territori no hi ha un pacte suficientment clar perquè tots els projectes estratègics es puguin executar amb el menor temps possible. Vostès consideren que hi hauria d'haver un pacte? On considera que hi ha principalment els problemes, en un tema d'execució? Perquè és cert que les pròrrogues pressupostàries impedeixen una...és a dir, que té conseqüències no tenir pressupost. Perquè aquí sembla que no tenir pressupost és una cosa menor, que fins i tot es relativitza molt quan realment té unes conseqüències, perquè no es poden programar les convocatòries amb la claredat o amb el temps que es requereixen i no donen estabilitat.

I des d'aquesta visió, vostè considera que hi hauria d'haver un pacte local a Catalunya perquè totes les administracions s'alineessin a l'hora de facilitar la inversió amb el menor temps possible amb aquesta execució que hi ha d'haver? Perquè a vegades tenen identificats on tenen principalment aquests problemes. Vostè ha destacat, i és cert, que hi ha uns factors que són de caràcter estructural i que la incapacitat d'execució en ocasions és sobretot administrativa, però considera que també hi ha prioritats polítiques darrere de la falta d'execució? Que no és només un tema tècnic, sinó que a vegades són prioritats polítiques?

Un dels exponents màxims del fracàs en l'execució són les Rodalies i tots ho sabem i, per tant, no insistiré més en aquest tema, perquè és un fracàs constant i a més, vostè ho ha destacat molt bé, que té un gran cost personal per a la gent que treballa, però també un gran cost per a les empreses per les hores que es perden de productivitat. I sobretot en l'àrea metropolitana, però no només l'àrea metropolitana, sinó tot Catalunya. Vostè, en aquest cas, també m'agradaria que incidís molt més en si tenen l'impacte real econòmic que vostè ha dit també en la productivitat, en la logística i en la captació també d'inversió. Però tenen identificats els projectes concrets de Rodalies que reclamen més retard?

I després també voldria saber si tenen identificats quan no s'executen els projectes,

Fitxer 34CTH5

quins d'aquests projectes que no s'executen es reprogramen i quants, després d'aquestes programacions, es perden? Perquè sí que és cert que parlem de projectes que alguns d'ells s'anuncien i després mai veus que s'executen, i uns altres es programen, però sí que es programen amb una lentitud. Vostès això ho tenen identificat en aquest sentit?

I després també preguntar-li si vostès, quan fan el seu informe, han tingut accés a totes les dades que necessiten a l'hora de poder fer les seves conclusions o han tingut problemes a l'hora de poder tenir les dades? Perquè a vegades aquestes dificultats en accedir a algunes dades condicionen també les seves conclusions.

I després, vostè ha apuntat una qüestió que és fonamental, que és el model de governança. I ens ha demanat que el Parlament, és cert, que hem de tenir més capacitat a l'hora de fer un seguiment i que el govern hauria de tenir un cronograma. I també ha destacat un tema que és molt important, que les inversions tinguessin un caràcter vinculant. I a partir d'aquí s'hauria de veure de quina manera el no compliment pot tenir una responsabilitat. Actualment la responsabilitat és política, d'incompliment polític, però en canvi no hi ha una manera que l'incompliment en la gestió pública, política i administrativa tingui una penalització. En aquest cas, és molt interessant aquesta dada que vostè ens ha dit i aquesta recomanació, que sí que hauríem d'arbitrar un sistema pel qual els incompliments, que a més a més afecten les persones i les empreses, tinguin també una responsabilitat i que tinguem alguna capacitat o alguna valoració de forçar aquest compliment que vostè diu que és vinculant. I per part del Parlament hauríem de veure també com podem exigir al Govern aquest cronograma i que ens donés tota la informació a temps real, perquè a vegades sempre tot són previsions i sempre et donen dades de caràcter provisional, però poques vegades aquestes dades tenen un cronograma realista.

I també li agraeixo molt aquesta intervenció, i les preguntes són aquestes, tenint en compte que algunes ja les han comentat.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. En tot cas, disposarà de mig minut per contestar.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Doncs moltes gràcies, senyora diputada. Miri, el que pugui en vint segons. Realment, més que un problema polític, fixi's des de quan passa això. És que aquí el que hi ha especialment més que un problema polític, que no dic que no hi sigui, però sens dubte el que segur que hi ha és un problema de governança i d'execució, que no necessàriament és un tema polític. No tenim projectes quantificats de Rodalies. Pel que fa a les dades, no les tenim totes. Ens agradaria tenir-ne moltes més, però no tenim accés a tota la informació que necessitem per entrar al detall de moltes de les qüestions que vostès han plantejat.

Perdoni, però...

El president

Molt bé, moltes gràcies. I seguidament, el diputat Bello en nom de VOX. Quan vostè vulgui, diputat.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. *(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de l'orador.)*

La bajísima inversión en ferrocarril, mercancías por ferrocarril, pues es un histórico. Después la falta de presupuesto, todos somos conscientes de ello. El bajo nivel de inversión del Estado, también. Bien, gracias por los comentarios. Es decir, incide en otras cosas que ya se nos habían comentado. Y son curiosas las cifras que nos ha dado, que esas sí que no las conocíamos, del diferente nivel de inversión según el modo de transporte. Nos ha hablado en aeropuertos las cifras superan el cien por cien, en carreteras es elevado, y donde está el problema es en el ferrocarril. Entonces, yo quería preguntarle a qué cree que se debe esta disparidad de cifras. Evidentemente, si preguntásemos a alguno de los separatistas que están por aquí y que tenemos una nutrida representación, nos diría que evidentemente se debe a que el Estado nos tiene manía y está pensando continuamente en qué fastidiar. Ya,

bueno, ¿y en aeropuertos también? Entonces, si nos puede decir que opina usted, por qué cree que se producen estos resultados tan dispares.

Luego, desde VOX queremos que el problema más importante, la forma de gobernar de los socialistas y de quienes han puesto al frente del Ministerio de Transportes en esta etapa nefasta del señor Sánchez. Recordemos, vamos a recordar. Señor Ábalos, famoso por muchísimas cosas. No voy a entrar en ellas, pero evidentemente no por hacer una buena gestión. La señora alcaldesa de Gavà, que estuvo muy poco tiempo, pero que se llama Raquel Sánchez, que ahora tiene un retiro dorado me parece que en Paradores Nacionales o un sitio de estos. Y actualmente tenemos otro ministro, también famoso, no por su gestión, famoso por sus exabruptos, su tono agresivo –yo creo que innecesariamente agresivo, continuamente– y su buen dominio –si se puede llamar así– de las redes sociales. Claro, con estos dirigentes es muy difícil, muy difícil, tener un buen resultado.

Luego me ha hecho gracia un comentario suyo. Me ha parecido muy ocurrente, muy interesante. Es la inflación de los anuncios de inversión. La verdad, coincido plenamente con usted. Nosotros lo llamamos de otra manera, pero coincido plenamente. Esto es típico de este gobierno socialista, o sea, anuncian cosas como la vivienda, por ejemplo. Pues lo vemos continuamente, «vamos a construir». El problema es que, como prometen tantas veces, a veces ya ni se acuerdan, y entonces prometen menos de lo que prometieron en el año pasado. Todo el mundo sabe que no lo van a hacer, pero ellos prometen, prometen y prometen. Y todos recordamos cuando las cercanías. Es un desastre, que también soy usuario y también sufro este problema. Lo entiendo perfectamente cuando hace estas reflexiones. Tenemos que en el día a día las cercanías no funcionan y el ministro este de los tuits y de la bronca constante nos prometía que el AVE iba a ser ya no recuerdo cuantos kilómetros, muchísimos. Evidentemente, nadie lo cree. Es como usted bien dice una inflación de los anuncios de inversión.

Por último –yo voy a dejar tiempo para que me conteste–, le quería preguntar ¿qué podemos hacer para mejorar estas cifras? Yo le voy a hacer dos reflexiones. Una de ellas es que ha hecho una muy buena y académica descripción del proceso presupuestario. Es evidente que las cosas son de manual tal y como usted le dice.

Los que hemos tenido alguna responsabilidad fuera de la política veníamos haciendo este modelo. Evidentemente estos señores, no. Y entonces, bueno, pues no sé si le parece que estos señores lo primero que tendrían que hacer es ir a clase. No sé si alguno estuvo a la universidad, si no, volver y volver a repasar los apuntes de cómo se hace una planificación presupuestaria. Pues igual puede ser una aportación.

Y luego, la segunda reflexión qué hago es si puede tener algo que ver con ese déficit de inversión en Cataluña en algunos de los modos de transporte esa estrategia que, lamentablemente para nosotros, hemos seguido durante muchos años en Cataluña que es vaciar de competencias al Estado y consecuentemente con ello vaciar el Estado en Cataluña de medios humanos, de recursos técnicos. Y claro, cuando tú te quedas sin personas, sin técnicos que hagan las cosas, cuando alguien en Madrid presenta un *powerpoint* y hace unas declaraciones pomposas de «vamos a hacer no sé qué», pero luego la realidad es que no hay técnicos en Cataluña, no hay personal en Cataluña que dependa en este caso del Ministerio de Transportes para realizar estas inversiones.

Muchas gracias.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Gràcies, senyor diputat. Miri, responent a la primera pregunta, crec que era, la diferència d'execució per modes de transport a Catalunya s'explica per una combinació de factors tècnics i institucionals. El ferrocarril concentra –ja ho he explicat en part– els projectes més complexos. D'això no hi ha dubte. Amb infraestructures en servei, amb governança fragmentada i amb projectes sovint immadurs, quan s'incorporen en el moment que s'incorporen els pressupostos. A això s'hi afegeix un impacte especialment negatiu dels pressupostos prorrogats –també ho hem comentat–. Aquesta situació ja saben vostès que no és privativa de Catalunya; a Espanya passa el mateix. En canvi, carreteres i aeroports tenen projectes més modulars, una governança més centralitzada i cicles d'execució més previsibles, cosa que explica que tinguin nivells d'execució més elevats.

La segona pregunta. Mirin el gràfic. Torno al gràfic. Jo, disculpi'm, des d'un punt de vista tècnic, sense cap mena de adscripció partidista. És que no és un problema

d'aquest govern, no és un problema del govern anterior, de l'honorable president Pere Aragonès. Mirin el gràfic. Ni és d'aquest govern ni és del govern anterior. Això ve de lluny. Per tant, no és imputable aquest govern, no és imputable ni a l'anterior, ni al que hi havia abans. El gràfic s'explica per si sol.

Catalunya. Doncs mirin, és que no hem donat les xifres perquè no hi havia temps, però Catalunya de mitjana executa el noranta per cent de la inversió pressupostada. El noranta per cent de mitjana. Hi ha xifres que són més altes. Per tant, a Catalunya executem millor. Per tant, en tenim competències, les sabem aplicar. I l'Estat té molt més múscul que nosaltres, i executa menys.

I per últim, què podem fer? Miri, ho hem comentat abans. El CTEESC considera que aquesta qüestió no es pot abordar amb termes ideològics, perquè no ens en sortirem. El CTEESC considera que és una qüestió de coherència econòmica, és una qüestió de governança. Donar a la governança la importància que es mereix.

Se m'ha acabat el temps.

El president

Molt bé. En tot cas, encara en disposarà després. Ara té la paraula el diputat Cornellà en nom de la CUP. Quan vostè vulgui, diputat.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bon dia a tothom. Merci per aquesta compareixença. De fet, ja esperàvem el que ens explicaria. Són dades molt clares, vull dir que aquest Parlament n'és molt conscient, i el país, de la baixa execució pressupostària en aquestes infraestructures i la desinversió que ha patit el nostre país. I com vostè ha dit, no és només una qüestió d'un govern ni de l'altre, sinó que això ve de fa molts i molts anys. Per tant, més que una qüestió de govern, segurament és qüestió dels partits que han governat, que no han prioritzat mai el nostre país durant moltes dècades. I això ha generat la situació actual que tenim de desinversió i d'unes infraestructures obsoletes i deteriorades. I, evidentment, posant en perill la seguretat de les persones usuàries –com ja hem vist, per desgràcia, en alguna ocasió al país– i sobretot una afectació molt directa a les persones que confien en un transport públic, perquè no es poden permetre un vehicle privat o perquè creuen que

descarbonitzar vol dir deixar el vehicle privat a casa, i doncs que no poden utilitzar la xarxa ferroviària.

Però de les dades que vostè ens ha dit, apuntar que hagin executat, per exemple, el quaranta-dos per cent d'allò que havíem pressupostat, en cap cas no vol dir que hagin executat un quaranta-dos per cent de les actuacions que s'havien planificat. Perquè, a sobre, el que hem vist és que algunes de les execucions d'aquests projectes s'han encarit moltíssim o bé s'han executat malament. Per tant, també, una mala gestió. Per exemple, podem posar el cas del tercer rail a l'R4 del Penedès, que després se'n van adonar que calia renovar les altres dues vies. Evidentment, això encareix. Per tant, el quaranta-dos per cent de l'execució no és portar a terme el quaranta-dos per cent dels projectes planificats. Per tant, encara pitjor, perquè no només s'executa una quantitat molt baixa, sinó que es fa malament.

I més enllà del que ens ha explicat vostè, no sé què en pensaran, però no només hi ha el problema que no inverteixen prou per a nosaltres, sinó que a sobre no s'estan fent els estudis necessaris pertinents per tal de poder executar les inversions. És clar, si no tenim fet aquests estudis previs necessaris, per molt que després pressupostin grans inversions o parlin diferents governs que han anat passant de pluges de milions cap a Catalunya, si tu no tens feta la feina prèvia, és evident que tampoc no la pots executar i, per tant, l'execució pressupostària serà baixa. I això és una realitat que també està passant i que nosaltres denunciem des de fa temps. I aquí, per exemple, li posaré exemples que fa servir la plataforma PTP, de promoció del transport públic, que fa un mes va posar sobre la taula els estudis informatius de la xarxa ferroviària que el Ministeri de Transports té encallats: onze dels quinze que està duent a terme actualment no compleixen ni amb els mateixos terminis que marca el propi ministeri. Per tant, aquí s'hi sumen moltes més problemàtiques. Quatre d'aquests projectes amb un endarreriment relativament curt –parlem de menys de sis mesos, que és molt, però veient tota la resta, és poc–, quatre projectes més amb un endarreriment mitjà d'entre

Fitxer 34CTH6

sis i divuit mesos, i set amb un endarreriment superior als divuit mesos que, de fet, ja superen els dos anys. Per tant, són estudis molt importants, com el desdoblament

de diferents trams de l'R3, o per connectar el Corredor del Vallès, per fer l'estació intermodal del Camp de Tarragona a Vila-Seca, per fer l'estació tècnica del Prat o l'estació de Terrassa Can Boada, o guardar els trens en condicions. En altres casos, la quadruplicació del Prat-Castelldefels, i el Ministeri canvia fins i tot els criteris i fa passes enrere en la tramitació d'aquest projecte, que l'allarga encara més. Per tant, si aquests estudis no es redacten a temps, no hi ha projectes i, per tant, no hi ha manera d'acabar invertint els diners pressupostats. Una qüestió que també explica aquesta falta d'execució pressupostària.

Per tant, nosaltres pensem –no sé com ho veurien vostès– que s'hauria de trobar una fórmula que la Generalitat pogués ser qui executa les inversions –pel que ha dit vostè, perquè aquí sí que executem un tant per cent molt més alt, perquè evidentment treballem per la ciutadania del país–, però sinó, que també hauríem de buscar un mecanisme perquè la Generalitat pogués redactar i aprovar aquests estudis i projectes que actualment també es fan del Ministeri i que veiem que no funcionen. Perquè si no, podem anar parlant de pressupost, d'execució pressupostària, però aquí darrere s'hi amaguen moltes altres coses, que és la incompetència o la mala gestió, o la poca feina que es fa des del ministeri i des d'Adif. Per tant, si nosaltres fóssim capaços de controlar des de la redacció fins a l'execució pressupostària, segurament estaríem parlant d'uns altres nivells d'execució pressupostària i d'un servei ferroviari que, si més no, estaria amb un manteniment suficient per garantir que la ciutadania el pugui utilitzar i que sigui un servei, una infraestructura d'estructura de país. Perquè sense un transport que funcioni correctament, té afectacions a tots els sectors. Per tant, una mica el nostre resum és aquest i com veu el que nosaltres faríem.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Moltes gràcies, senyor diputat. Miri, coincideixo des d'un punt de vista personal amb el que vostè planteja. El CTESC el que planteja és el següent. A veure, hi ha un problema tècnic –(*L'orador riu.*) és ironia, entre cometes– amb el que vostè planteja. I és que, és clar, la titularitat d'aquestes infraestructures és de l'Administració General de l'Estat. Per tant, aquí hi ha dues vies: o tens la infraestructura o, si no la

tens i no pots esperar a tenir-la perquè hi ha ciutadans, hi ha empreses i el teixit econòmic que en pateix les conseqüències, llavors has d'incidir més com a institució, com a govern, des del Parlament, has d'insistir més en la via més ràpida per donar resposta a aquests problemes, que és el que defensa el CTEESC, és la governança. La governança de les infraestructures. És el que vostè ha dit, és a dir, hem de lluitar, hem de treballar, hem de pressionar perquè això que vostè diu, mentre no disposem d'aquestes infraestructures com a titulars, si més no, com a mínim, pressionar, treballar perquè hi hagin projectes madurs. És a dir, sovint carreguem el debat amb allò que es pressuposta i ens barallem pels darrers deu euros. Escolti, potser és més important demanar responsabilitats en termes de governança, i això vol dir projectes madurs, vol dir que els requisits tècnics es facin quan s'han de fer, perquè si no, després hi ha aquesta distorsió. Després no es poden executar les inversions. Per tant, hem de treballar més aquesta faceta.

Gràcies.

El president

Molt bé. Ara, en nom del grup del PSC, tindria la paraula el diputat Riba. Quan vostè vulgui.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Vagi per endavant una consideració general, perquè no quedi dubte pel que vindrà després. Tenim un problema d'execució evident i, més enllà d'això, diria que tenim un problema de baix nivell d'inversió, del qual l'execució n'és un símptoma o fins i tot una causa.

Abans, per això, de remetre'm més en aquesta qüestió, vull fer algunes consideracions i preguntes respecte a les dades. En primer lloc, aquesta sèrie que tenim en el gràfic 2020-23, la pregunta és: són dades homogènies? És a dir, en la mesura en què l'IGAE, la Intervenció General de l'Administració de l'Estat, no ofereix dades consolidades de la inversió racionalitzada fins a 2014, per tant, és impossible materialment i comptablement la traçabilitat prèvia de la inversió no consolidada. Si això també s'ha tingut en compte aquestes dades comparatives en la inversió de la Generalitat. I m'explico: una inversió no consolidada, és a dir, en el moment en què el pressupost de la Generalitat, per exemple, té una partida i la transfereix a l'ercat

o infraestructures de Catalunya, en el moment en què comptablement està disposat i obligat al pagament, compta com a executat. Això no vol dir que s'hagi posat una totxana. La Generalitat no ofereix dades consolidades fins al 2024 de tots els grups del sistema de l'SPA, del sector públic administratiu. Per tant, a l'hora de comparar les dades d'execució, si s'ha tingut en compte o no el nivell de consolidació pressupostària, tant en la sèrie que vostè té present, que no es consolida fins com deia 2014, i Generalitat fins al 2024.

En segon lloc –i sense treure el que deia al principi, les dades d'inversió, no només d'execució, són baixes–, la recurrent apel·lació a les dades d'inversió de Madrid, tothom sap que, a part de materialment complicat executar més del cent per cent, és comptablement impossible, llevat que hi hagi qüestions de liquidacions plurianuals, inversions, entre d'altres, ferroviàries centralitzades, no regenerabilitzables, que es computen. Perquè, com deia, pressupostàriament és impossible executar més del cent per cent. Per discernir això, hauríem d'anar a veure les dades d'inversió per càpita de la liquidació del 23 i veiem, per exemple, com a Madrid s'executen 129 euros per càpita i a Catalunya són 131 euros per càpita, d'acord amb les dades de la IGAE i la nota d'inversió de la Generalitat, molt lluny, cert, de comunitats com Cantàbria o Aragó, que estan a prop dels 400, a prop dels 300. També lluny de comunitats com Balears, que estan just per damunt dels cinquanta euros per càpita. I torno a dir que això no treu la primera, que són les dades d'inversió objectiva a baixes insuficients, clarament, que no respon a les necessitats del país.

Arribats a aquest punt, més enllà de les consideracions metodològiques per tenir un marc de referència com a mínim homogeni, sí que voldria fer una reflexió a l'entorn de tenim el diagnòstic clar: les dades d'execució són baixes, les dades d'inversió són baixes. Si apliquéssim el criteri de polítiques públiques, tindríem diagnosi, alternatives, decisió i avaluació. Estem a la fase de diagnosi. És compartida, tothom la tenim molt clara. Les alternatives, podem quedar-nos en la queixa, que políticament pot ser molt còmode, es viu molt bé en la queixa, o podem estar en l'àmbit de la reforma i la proposta. I en aquest sentit, plantejo i li pregunto si la proposta que ha aparegut darrerament del Consorci d'Inversions respondria a aquesta pretensió de fer una reforma estructural que respongués a passar d'un

model, diguem-ne, de garantia d'execució en base a un instrument institucional estable que permetés el seguiment, la governança a la qual vostè feia referència, el control i la capacitat de decisió compartida sobre programació i execució efectiva de les inversions. És la proposta que fa un pas més en el que ja s'ha tastat, per exemple, amb l'execució de la B-40 a través d'una encomana de gestió que, més enllà de la titularitat de la via, ja existeixen, com l'encomana de gestió, sistemes i mecanismes de gestió que permeten la transferència dels recursos, del projecte, de la capacitat de gestió del projecte i de l'execució del mateix. El Consorci resulta un pas més a l'hora de sistematitzar i institucionalitzar aquest model de gestió que, a més a més, a casa nostra en trobem antecedents o precedents remots, com va ser el consorci olímpic creat el 1989, que va permetre, a través d'un mecanisme d'aquest tipus, executar en temps i forma les inversions, que no van ser poques, de tots els Jocs Olímpics. I per tant, ens remetem a un model –insisteixo, si bé de fa uns quants anys– que ja va demostrar una capacitat efectiva de poder resoldre la inversió i l'execució.

Moltes gràcies.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Molt amable. Moltes gràcies, senyor diputat. Miri, la primera qüestió que planteja, les dades. Les dades d'inversió liquidada que utilitzem són dades consolidades en termes pressupostaris. Corresponen a la liquidació definitiva de cada exercici i provenen de fonts oficials, com la Intervenció General de l'Estat i el Departament d'Economia i Finances. Ara bé, cal precisar que són dades anuals, és a dir, consoliden el que s'ha executat aquell any, però no consolida, diguem-ho així, el cicle complet dels projectes plurianuals ni l'impacte final sobre el servei. Precisament per això també són rellevants. Per què? Perquè, en definitiva, el que ens estan posant de manifest, independentment d'això, és que hi ha un problema d'infraexecució. Independentment, és a dir... Al final, arribem a la conclusió, i després ja hi entrarem, però és que hi ha un problema de d'infraexecució.

I pel que fa al consorci, mirin, evidentment, el consorci es va presentar públicament, si no estic equivocat, aquest dilluns. El CTEESC no s'ha pronunciat. No els puc dir quina és la valoració que fa el CTEESC com a CTEESC del consorci, és molt recent, és massa recent. Però permeti'm, si més no, a títol personal, que li digui: el CTEESC defensa i valora de manera preeminent els aspectes de la governança en matèria d'inversió. Si la governança és una de les premisses, és un dels eixos conductors d'aquest consorci, doncs benvinguda sigui. Digui-li consorci o digui-li el control via parlamentari que es podria instaurar institucionalment en aquesta casa. Però sempre que avancem en matèria de governança, en tant que no es puguin cobrir altres facetes, el CTEESC en matèria de governança hi estarà d'acord.

Gràcies.

El president

Molt bé, senyor Santana. Moltes gràcies. En tot cas, l'execució pressupostària que ha fet vostè del seu temps ha sigut magnífica (*Rialles.*) i, per tant, si creu que s'ha deixat alguna coseta, doncs li deixaria trenta segons, si vol fer alguna valoració que no hagi pogut portar a terme. Si no, donaríem per acabada la seva intervenció.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Moltes gràcies, president. De manera molt breu, només remarcar aquesta idea, i és que el missatge central és que el debat, lluny del que passa, no s'hauria de centrar només en el quant, la quantitat, que s'anuncia; s'hauria de centrar sobretot en com s'executa. I evidentment, tenim un problema de infrainversió, no només de infraexecució. Per tant, no dic que no sigui una faceta important, també ho és, però és clar, és que a més a més, quan s'ajunten les dues coses –infrainversió i infraexecució–, llavors no és que tinguis un problema, és que la qüestió és més greu.

Per tant, per acabar, millorar la planificació, millorar la governança i l'execució de la inversió és avui una condició indispensable per tal que el sistema de transport respongui a la demanda creixent, per tal de reforçar la cohesió territorial, que és un aspecte que no ens ha donat temps a desenvolupar prou en aquesta comissió, però que els recomano un informe del 2024 que està publicat pel CTEESC i que el poden rescatar vostès de la nostra pàgina web, que és un informe sobre reequilibri territorial

a Catalunya, que els recomano vivament, perquè dona moltes pistes del que està passant i del que no hem pogut parlar avui en aquesta comissió. Per tant, reforç de la cohesió territorial i necessitem que l'esforç pressupostari es tradueixi en beneficis reals per a la ciutadania i per a l'economia.

Moltes gràcies. Hi insisteixo, recupero el missatge inicial, gràcies per la seva referència en convidar-nos a aquesta comissió i a la seva disposició.

El president

Molt bé, doncs, senyor Santana. Moltes gràcies a vostè i les dues acompanyants. I res, que vagi molt bé.

Joan Antoni Santana García (representant del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya)

Igualment. Moltíssimes gràcies i sort.

(L'oradorriu.)

Fitxer 34CTH7

El president

Sí, seguim.

Dos minutets per urgències emocionals. Jordi, has estat brillant, eh? Com en saps!

(Remor de veus.)

(Veus de fons.)

Vayan tomando asiento, que diuen a Madrid. (L'oradorriu.)

Seguim amb la comissió, qui falta? Els d'Esquerra Republicana. D'acord. Vinga.

Bé, seguidament passaríem al punt 2, que és proposició de llei de transport de persones amb vehicles de fins a nou places.

Proposició de llei de transport de persones en vehicles de fins a nou places

202-00061/15

Per tant, en aquest punt bàsicament i únicament hem de fer el nomenament de cada grup parlamentari del representant a la comissió aquesta. Començaríem per l'ordre establert de nombre de diputats i l'últim seria el grup del PSC. El grup de Junts, la persona que aniria... Judith Toronjo?

Judith Toronjo i Nofuentes

Per part del grup de Junts, la diputada Montse Ortiz faria de... Ai, ara no em sortirà el nom.

El president

De ponent. Molt bé. Vinga, el grup d'Esquerra Republicana?

Lluïsa Llop Fernàndez

Per part d'Esquerra Republicana, el diputat Joan Ignasi Elena.

El president

Molt bé. Per part del Partit Popular?

Àngels Esteller Ruedas

Jo mateixa.

El president

Molt bé. Per part de VOX, el senyor Bello. Per part dels Comuns, el diputat Mijoler. Ja han comunicat que ho dirien via registre, per tant, legalment. Per part de la CUP, no crec que hi hagi massa discussió. En principi és vostè.

Dani Cornellà Detrell

No, no, no. Ja ho vam registrar. La diputada Laure Vega.

El president

Ah, molt bé. I per part del PSC?

Eva Candela López

Sí, gràcies. Per part del grup Socialista Units per Avançar, el diputat José Ignacio Aparicio. I els anuncio també, per si ho volen anar rumiant, que en la ponència proposarem que aquest diputat sigui el ponent relator. Gràcies.

El president

Molt bé, d'acord. Aquí no hem de dir res de l'última... Vinga, doncs passariem al tercer punt, que el tercer punt fa referència al control del compliment de la moció 11/XV, sobre la manca d'inversions i el dèficit dels serveis públics al Pirineu.

Control del compliment de la Moció 11/XV, sobre la manca d'inversions i el dèficit de serveis públics al Pirineu

390-00011/15

Aquest és un control de compliment que ha demanat el grup de Junts per Catalunya i, per tant, tindria la paraula la representant de Junts per Catalunya, la diputada Jeannine Abella.

Jeannine Abella i Chica

Moltes gràcies, president. Avui portem a control de compliment aquesta moció de la manca d'inversions al Pirineu. Val la pena fer un breu apunt històric. Una moció molt semblant és la que van presentar el 2022, quan el govern d'Esquerra Republicana es va quedar en solitari al govern i veient que molts dels punts no s'havien complert, doncs vam decidir, com no pot ser d'una altra manera i oferint l'oportunitat, de presentar la XIX actualitzant terminis –que molts eren irrealitzables perquè ja havien passat– i com deia, donant l'oportunitat de compliment al govern del PSC, que àmpliament va donar suport a la majoria de punts. Aquesta moció, de la qual avui parlem, es va aprovar el novembre del 2024. Val a dir també que els pressupostos retirats del president Illa no eren gaire optimistes amb el Pirineu i un any i mig després volem analitzar què s'ha complert i què no.

I el que podem avançar des de Junts per Catalunya és que el govern Illa té abandonat el Pirineu. De notes de premsa i anuncis n'hem vist molts, però d'execució i de complir amb aquest territori, amb casa nostra, poc. Però bé, comencem amb el que s'ha complert. Crec que podem estar molt satisfets de com s'estan duent a terme les obres del reg de la conca de Trep, de com es van desencallar i com segueixen endavant, i ho celebrem. I estant acostumats als incompliments, sembla que això ho veiem com una cosa extraordinària quan hauria de ser justament a l'inrevés: complir

sempre amb el que s'aprova i, si hi ha algun punt concret al qual no es pot donar compliment, justificar el perquè.

I per què diem que el govern del PSC té abandonat el Pirineu? Doncs la moció n'és el millor exemple. Regió d'Emergències del Pirineu: ubicació abans del 2025, posada en funcionament el primer trimestre del 2025 i dotar-la de personal. I què tenim a dia d'avui? Un anunci de la seva creació i res més. Tampoc tenim les quaranta places d'infermeria. La llei de muntanya havia d'estar aprovada el primer trimestre del 2025. L'avaluació i revisió de graus de discapacitats del Pirineu, amb seu a Vielha, Tremp i la Seu d'Urgell. Podem dir que avui estem pitjor que quan es va aprovar la moció. Les variants de Gerri de la Sal i de la Pobla de Segur amb pressupost propi: hem vist molts titulars, però res més. La millora del port de Bóixols no sabem encara si és viable i si la faran. Els heliports de vols nocturns, doncs també vam tenir un anunci de la consellera Paneque des del Pallars Sobirà, però poca cosa més. Un conveni per millorar la Nacional 230 o traspàs de la gestió: ni una cosa ni l'altra. El conveni de la Nacional 260, poc i tard. La millora del Port de la Bonaigua, més del mateix.

I si parlem de Comiols, hi havia un acord territorial del 2020, que el 2030 havia d'estar acabat. A l'octubre del 2022 s'havia d'anunciar la segona fase, que era fins a Folquer. Aquest anunci coincideix amb la sortida del govern de Junts per Catalunya i no s'acaba produint. El govern d'Esquerra Republicana tanca la millora del port de Comiols en un calaix. I ara la moció deia que la segona fase s'havia de licitar el febrer del 2025, i la tercera, el primer trimestre del 26. I què han fet? I acabo, president. Licitat només una part de la segona fase, de sis quilòmetres, on ben just hi ha corbes i sense modificació de traçat. Les obres diuen que les començaran a la tardor del 26 i que l'execució serà de 18 mesos. Per tant, si hi ha un incompliment que és flagrant és justament el del port de Comiols.

Gràcies.

El president

Seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Vidal. Quan vostè vulgui.

Josep Vidal Bringué

Moltes gràcies, president. Avui tornem a parlar del Pirineu, però malauradament no ho fem per celebrar avenços, sinó per constatar incompliments. El 14 de novembre del 2024, aquest Parlament va aprovar la Moció 11/XV amb un objectiu molt clar: posar fi a la manca d'inversions i al dèficit de serveis públics que pateixen les comarques de l'Alt Pirineu i Aran. Era un acord ampli, amb terminis concrets i compromisos fermes. Doncs bé, avui hem de dir amb tota claredat que aquests terminis no s'han complert. No podem acceptar que els acords d'aquesta cambra es converteixin en paper mullat.

Parlem, per exemple, de la Taula del treball per avaluar les inversions en carreteres del Pirineu, que s'havia de crear en un termini de dos mesos, però la realitat és que a dia d'avui, res de res. També veiem retards evidents en actuacions concretes, com la licitació de la segona fase del port de Comiols, d'Artesa de Segre a Vall-Ilebrera, que després d'un any i mig encara no s'han començat les obres. Tampoc els estudis de viabilitat de vies estratègiques com la L-511 o la Nacional 260, i el pla d'actuacions contra allaus a la C-28, que es troba en fase de redacció. L'únic que comença a caminar és el reg de la conca de Tremp, que ho celebrem, només faltaria.

Però aquestes no són obres menors, són infraestructures essencials per al territori. Cada mes de retard és una oportunitat perduda per al Pirineu. Pel que fa a les carreteres que són de l'Estat, des d'Esquerra Republicana ho diem amb tota claredat: cal exigir al Govern de l'Estat el compliment íntegre dels seus compromisos amb Catalunya. El Govern de Catalunya no es pot limitar a comunicar el contingut de la moció del govern de l'Estat des de la Delegació del Govern a Madrid. Han de liderar, pressionar, negociar i actuar perquè les coses passin. I també han de complir amb allò que li pertoca. L'encomana de gestió de la Nacional 260 i les variants pendents com la de la Pobla de Segur o Gerri de la Sal no poden quedar encallats en tràmits indefinits. Esperem que ara, amb el consorci d'inversions, es facin realitat.

En l'àmbit dels serveis públics, la situació és igual de preocupant. La Regió d'Emergències del Pirineu havia de ser una realitat operativa com a màxim el primer semestre del 25, com també el reconeixement del geoparc. Això no ha passat. I el mateix podem dir en infraestructures clau com els heliports de Tírvia i Vilaller per convertir-los en H24 hores, i el reforç del Pla de camins. Són algunes mesures

concretes que no poden quedar eternament en fase de promesa. Per això, avui no venim només a criticar, venim a exigir compliment, exigir calendari i exigir responsabilitats. El Pirineu no pot esperar més. No pot continuar sent un territori oblidat de les inversions i de la manca de finançament en els serveis. Des d'Esquerra Republicana reafirmem el nostre compromís amb l'equilibri

Fitxer 34CTH8

territorial. Creiem en un país cohesionat, on viure al Pirineu no sigui sinònim de tenir menys oportunitats. Però aquest compromís s'ha de traduir en fets, no només en promeses que no arriben mai. Per tant, demanem al Govern que comparegui i que doni explicacions clares sobre l'estat d'execució de la moció i que presenti un calendari actualitzat, creïble i verificable. Perquè el que està en joc no és només el compliment d'un acord parlamentari, sinó la qualitat de vida de milers de pirinencs i pirinenques del nostre país.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Vidal, i també benvingut a la Comissió de Territori. I seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, president. El Grup Popular considera que el Govern no ha complert amb aquesta moció, que és una falta de lleialtat institucional cap a aquest Parlament el no complir les mocions que aquí s'aproven i tampoc complir qüestions bàsiques, que no és només la capacitat d'executar inversions, sinó a més a més de crear taules, que hi hagi una voluntat política a l'hora de resoldre els problemes de fons que es troben al Pirineu.

Des del Grup Popular defensem l'equilibri territorial i considerem que cal fer aquelles inversions en infraestructures i, sobretot, en dotació de serveis necessàries i imprescindibles per garantir aquest equilibri territorial. I amb aquesta moció, si s'analitza tota la part de serveis, hi ha un incompliment dels compromisos amb les persones del Pirineu. Com deia, ni tan sols s'ha creat la taula d'inversions, però

després també, com s'ha comentat aquí, al port d'Orriols, tampoc estan fets els estudis estratègics. Hem de denunciar la falta d'inversió de l'Estat, que ni tan sols ha programat moltes de les inversions que calia fer i molt menys s'han executat. El pla contra els ajuts, ni tampoc amb el Pla de camins, i la regió d'emergències. Vull dir que al final són accions i inversions imprescindibles per garantir aquest equilibri territorial i es constata, com és el cas d'aquesta substanciació, aquest incompliment del Govern amb el Pirineu, i ho fem a través d'aquest control de seguiment que fa el grup de Junts. I li donarem suport. Bé...

El president

Moltes gràcies, diputada Esteller. I seguidament, en nom de VOX, té la paraula el diputat senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bueno, entendemos perfectamente la petición de Junts y la queja sobre esta falta de cumplimiento de la moción sobre las inversiones y servicios públicos en el Pirineo. Nosotros desde VOX apoyamos algunos puntos de ellos, porque también nos vemos interpelados por esta falta de contestación. Y aunque es verdad que nosotros desgraciadamente no tenemos mociones sobre las que revisar el incumplimiento porque ustedes nos boicotean continuamente y nunca se aprueba ninguna, sea lo que sea, pues tenemos experiencias similares con las preguntas. Les hacemos preguntas de control y la verdad es que tú preguntas una cosa y te responden que dices, pues eso no tiene nada que ver con lo que yo he preguntado y, además, en algunos casos, incluso la respuesta que recibimos es la copia de la propia pregunta. Por tanto, entendemos perfectamente la queja de Junts y apoyamos en este caso su reivindicación.

El president

Molt bé, senyor Bello. I seguidament, diputat Cornellà en nom de la CUP. Quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, sobre això del control del compliment, més enllà d'algunes de les propostes que es van aprovar en aquesta moció sobre temes de carreteres –que per

nosaltres no són necessàries, però bé, és igual–, és evident que hi ha una falta de compliment clara del que s'aprova i que, lamentablement, és sovint que passa això. Però jo voldria enfocar-ho sobretot en la manera com expliquen el compliment de les mocions al govern, perquè pensem que és una mica... El que ens envien és una mica falta de respecte cap als grups parlamentaris que ho van proposar, fins i tot cap als grups parlamentaris que van votar algun punt a favor i algun no. És a dir, que alguns no hi estem d'acord, que ens n'alegrem al final que no s'executin, però també vam votar alguns punts que sí i les respostes que realment donen del compliment és una falta de respecte cap als grups parlamentaris, perquè són molt vagues i inexactes, passant per alt moltíssimes de les coses que diu el text que s'ha aprovat.

Per tant, és que no només és un incompliment, sinó que és una falta de transparència, d'informació, de reconèixer que la feina no s'ha fet. Al final, és el què és. S'aprova una qüestió, es fa o no es fa. I per tant, aquests compliments de mocions que ens envia el govern per nosaltres deixen molt, molt a desitjar. Més enllà, evidentment, de la falta de compliment del que s'aprova en aquest Parlament de Catalunya. I el que també demanàriem és no només que compleixin, que evidentment, si les coses s'aproven, encara que a nosaltres algun punt no ens agradi –però entenc que això els passa a tots els grups parlamentaris–, doncs les coses s'han de complir. I després, que quan s'enviïn aquests informes de compliment, si us plau, que siguin molt més clars, transparents i que entrin punt per punt, no una cosa genèrica i inespecífica i que ho deixa tot obert, i que en cap cas reconeix les coses que no s'han fet, sinó que només posa en valor alguna de les coses que s'han mig fet o fet.

Per tant, totalment d'acord, que nosaltres votarem que no s'ha complert el que proposava el text aprovat.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I per acabar, i en nom del PSC, diputada Comas. Quan vostè vulgui.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. De fet, estarem tots d'acord en què el Pirineu arrossega un dèficit històric d'inversions i serveis públics des de fa molt de temps i crec que tots aquí en

tenim responsabilitat. Crec que no és just que tothom s'espolsi les culpes quan el dèficit no ve d'ara. De fet, jo vaig fer l'exercici d'aquesta proposta de presentar-la i comentar-la amb ciutadans del Pirineu i la gran majoria, per no dir tots, em van dir «bé, si aconseguíu fer això amb el temps que us donen, realment passareu a la història». Doncs jo crec que hem de ser una mica més curiosos. I sí que és veritat que potser no s'ha donat fil per randa resposta íntegrament, però sí que s'han fet passes i s'estan fent passes, que de fet és l'important i el que vol la gent del Pirineu.

I m'explico. Quant a les connexions internes i externes de l'Alt Pirineu, Port de Comiols. S'ha licitat el passat mes de febrer; l'execució està prevista que comenci a la tardor. Actuacions de condicionament relatives als altres projectes, Vall-llebrera i Folquer, Folquer i Isona: es troben en redacció, per tant s'estan fent passes per anar-ho tirant endavant, cosa que no s'havia fet fins ara. Connexió directa entre el Pallars Jussà i Alt Urgell. Està objecte d'analitzar el condicionament de l'actual L-511, amb millores de traçat de 40,5 quilòmetres de carreteres i estudiar fins i tot una variant al Coll de Nargó. Vull dir que tot té els seus passos, no és avui ho aprovem i demà s'executa. Port de la Bonaigua: el febrer d'enguany s'ha iniciat el tràmit d'informació pública de l'estudi informatiu i l'impacte ambiental de l'eixamplament i la millora del traçat. Al març també s'ha finalitzat la redacció del projecte de mesures de protecció quant als allaus. Vaig ràpid perquè, si no, no tindrè temps. Nacional 260: es va presentar l'Eix Pirinenc. Totes les actuacions que es faran al port de Perves, la rotonda de Sort i la rotonda de Pont de Suert, els ponts a Senterada i el riu Noguera Pallaresa, etcètera, etcètera. El túnel de Toses. Hi ha també la possibilitat de millora del ferm, en el qual s'està fent el pla d'actuacions del conveni de la Nacional 260. Variants: Pobla de Segur i Gerri no estan incloses en el pla de nacional 260, però sí que s'està parlant amb el Ministeri per assignar noves partides pressupostàries. Nacional 230: seguiment de les actuacions entre Almenar i la frontera francesa. Està en estudi informatiu el tram entre Sopeira i la boca sud del túnel de Vielha i s'està sotmetent a informació pública el redactat entre l'A-14 i Almenar i Osca.

Crec que tot això d'aquí en el control de compliment ja es va explicar. Es podria fer fins i tot més detalladament, potser sí. Regió d'Emergències del Pirineu: el més

important, que és que es va aprovar la previsió de pressupost de 5.479.995. Sí que és cert que està pendent la ubicació, que quan s'aprovin pressupostos, segurament tirarà endavant. Els heliports, els heliports Tírvia i Vilaller, que són els que hi ha ara actualment, però s'han de condicionar a la operativa d'emergències i a la normativa aeronàutica. Per tant, fins que no es faci això, no es pot tirar endavant. Graus universitaris: ja ho vàrem dir a la moció, vint places. No perquè vulguem nosaltres: la Universitat de Lleida quaranta diu que no són viables. Els tècnics són els que ho diuen. Llei de muntanya: s'estan fent passes. S'estan valorant les al·legacions rebudes i ha de seguir el procés d'informes i dictàmens, aprovació per part del Govern i presentació al Parlament.

No tinc més temps, però per concloure: s'està donant resposta al Pirineu. S'hauria d'anar més ràpid? Se n'hauria de donar més? Sí, i tant. I hi hauríem de posar tots les ganes? Sí, i tant. També s'hi haurien de posar pressupostos, perquè és el que més falta li fa al Pirineu.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Comas. Aquest punt el passem a votació ara mateix i, per tant, és un punt que votem «sí» si hi ha hagut compliment, «no» si no hi ha hagut compliment. Per tant, més fàcil que això no pot ser.

Per tant, passem a votació.

Sí, hi ha hagut compliment: Partit Socialista, els cinc vots del Partit Socialista.

No, no hi ha hagut compliment: Junts per Catalunya, Partit Popular, Esquerra Republicana, la CUP i VOX.

Per tant, no hi ha hagut compliment.

(Veus de fons.)

Molt bé. Ara ja entrariem en els punts de les propostes de resolució i saltaríem a la quarta, que és proposta de resolució per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana amb el desdoblament de la C-31 al Garraf.

Proposta de resolució per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana amb el desdoblament de la C-31 al Garraf

250-00750/15

Aquesta és una proposta de resolució que presenta el grup d'Esquerra Republicana i puc entendre que farà ús de la paraula el diputat Campuzano. Si el diputat del Pirineu el deixa (*L'orador riu.*). Bé, senyor Vidal, cuidi's molt i gràcies per haver vingut a la Comissió (*Rialles.*). Quan vostè vulgui, senyor Campuzano.

Carles Campuzano i Canadés

Moltes gràcies, president. Un plaer tornar a estar a la seva comissió. Efectivament, avui presentem aquesta proposta de resolució per a la millora de la mobilitat urbana i interurbana amb el desdoblament de la C-31 al Garraf. Com vostès saben, la variant de Vilanova i la Geltrú va ser construïda als anys 80 del segle passat. En aquell moment, la ciutat de Vilanova i la Geltrú deuria tindre uns 40.000 habitants. Avui superem els 70.000 habitants. La resta de municipis de la comarca del Garraf també han crescut de manera espectacular. Sitges supera els 30.000 habitants, Sant Pere de Ribes supera els 30.000 habitants, Cubelles supera els 17.000 habitants, Canyelles supera els 5.000 habitants. És una ciutat, per tant, amb una densitat que supera àmpliament les capacitats del conjunt de les vies urbanes i interurbanes que en el seu moment es van posar en marxa. És una ciutat que pateix un estrès de trànsit molt intens i no només pel volum de la població que viu a Vilanova i en el conjunt de la comarca, sinó també per la capacitat que té avui en dia la ciutat de Vilanova i la Geltrú d'haver esdevingut un centre comercial de referència per al Baix Penedès, per a l'Alt Penedès, per a l'Anoia. I ja no els dic, a més a més, amb la situació que es pateix des del punt de vista del trànsit a la temporada d'estiu, quan s'incrementa el nombre de persones que es traslladen a Vilanova i als municipis de la costa del Penedès marítim. Per tant, una infraestructura viària molt estressada i en la qual hem plantejat des de fa temps la necessitat de millorar la C-31, la variant de Vilanova i la Geltrú.

El Govern de la Generalitat ha plantejat una proposta d'un tercer carril que, per Esquerra Republicana i per la majoria dels interlocutors econòmics i socials de Vilanova i la Geltrú, es considera clarament insuficient per donar resposta als

problemes d'avui i en la perspectiva de les necessitats dels propers anys. I aquest és el sentit fonamental de la proposta de resolució que avui portem a votació: demanar-li al Govern que es replantegi aquesta ampliació a un tercer carril. Demanem que en siguin quatre. Ens sembla que això ajudaria a descongestionar molt substancialment el trànsit per la ronda Ibèrica. Aquesta és una via que no només seria una via per facilitar la comunicació entre els municipis de la comarca i de les comarques properes, sinó també per facilitar la mobilitat a la ciutat de Vilanova i la Geltrú.

I després també en els punts 2, 3, 4, 5 i 6 plantejem la millora dels nusos que permeten aquesta mobilitat. I especialment significatiu a aquesta qüestió, que en aquest moment, quan vam redactar la proposta de resolució, no en fèiem referència, és la ubicació del nou hospital de Vilanova i la Geltrú –d'aquí uns quants anys–, que encara agreujarà més la situació de trànsit en aquest recorregut.

I finalment, en el punt setè, demanem la permeabilitat d'aquest corredor per garantir la mobilitat

Fitxer 34CTH9

de la fauna pròpia del territori, en una zona on tenim els parcs del Garraf i d'Olèrdola i els parcs del Foix. Jo espero que aquesta moció tingui un ampli recolzament i que el Govern en prengui bona nota. És una demanda, crec, molt rellevant, que avui discutirem i, tant de bo, aprovarem.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Campuzano. I en nom del Grup del Partit dels Socialistes de Catalunya, com a grup esmenant, té la paraula la diputada Comes.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. Nosaltres, com a grup, ens abstindrem en la gran majoria de punts, en el punt 6 votarem que no, i en algun altre votarem a favor.

Però sí comentar-los que el Programa de carreteres 2+1 de la xarxa viària de la Generalitat de Catalunya és una resposta a la necessitat d'executar solucions que permetin superar l'estancament en la reducció de l'accidentalitat mortal a les carreteres de la Generalitat de Catalunya. I el programa preveu actuar en aquest tram de la C-31 per augmentar la seva seguretat. Aquest es troba en redacció, el projecte constructiu de la millora, però sempre s'està obert, evidentment, a si cal consensuar o replantejar-se, aquest Govern no es tanca mai a cap replantejament.

Pel que fa al punt 2, actualment no s'ha dut a terme cap estudi per valorar la necessitat d'aquest enllaç proposat, però es valorarà si cal fer un estudi de mobilitat que analitzi la idoneïtat de la construcció de l'enllaç i, si s'escau, doncs, impulsar l'actuació. En el punt 3: el projecte constructiu es troba en fase de redacció i compta ja amb la validació de la solució per part de l'Ajuntament de Vilanova i dels representants d'associacions veïnals, i contempla la millora de l'enllaç de la BV2115 amb la carretera C-31, amb un nou enllaç de peces amb una rotonda.

El punt 4. Va ser una actuació que van fer tercers del sector de la Masia d'en Barreres. Va ser validada i autoritzada pel Servei Territorial de Carreteres de Barcelona i, en aquest cas, el departament, en tot cas, caldria valorar la necessitat d'impuls d'un ramal directe en sentit Cubelles-Vilanova, però en principi no ho veu...

En el punt 5, no queda clar si la construcció de ramals per completar l'enllaç està justificada des del punt de vista de la mobilitat. Per tant, s'ha de fer un estudi específic per valorar la necessitat i la seva funcionalitat, com també hem de tenir en compte la implantació d'aquests ramals que implicaria la modificació de la concessió vigent de l'autopista C-32. Pel que fa al punt 6, l'accessibilitat addicional que pugui requerir el desenvolupament del sector nord haurà d'adaptar-se als requeriments de la normativa sectorial. Per tant, és el punt que estem més dubtosos i farem un vot negatiu.

I en el punt 7, el projecte de la millora de seguretat viària com a carretera 2+1 de la C-31 es troba en redacció, no té estudi d'impacte ambiental. Per tant, es valorarà en el marc de la redacció d'aquest projecte dur a terme actuacions de millora quant a la permeabilitat del corredor.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Comes. I seguidament, i en nom de Junts per Catalunya, té la paraula la diputada Montse Ortiz. Quan vostè vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Avui tornem a parlar de la mobilitat al Garraf, últimament amb el diputat Campuzano ho fem sovint. Suposo que és simptomàtic de com tenim estressades les infraestructures de mobilitat al Garraf, però especialment a tot el Penedès marítim.

Ja els avancem que donarem suport a aquesta proposta. Hi votarem a favor perquè és coherent, a més a més, amb tot el que hem anat defensant, tant amb diferents propostes com amb mocions a l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú. És necessari desdoblar la C-31 amb un 2+2 i millorar-ne la funcionalitat. Ho ha explicat molt bé el diputat Campuzano. Sant Pere de Ribes, Vilanova i Cubelles ja no es poden entendre d'una manera aïllada, i això tindrà un impacte. Ja té un impacte directe sobre la C-31, perquè a mig termini aquesta via deixarà de ser una carretera interurbana convencional i passarà a ser una via d'alta densitat amb una funció cada cop més urbana. I això vol dir que no podem planificar amb mirada curta i ens hem d'anticipar al que passarà en els propers anys.

De fet, el plantejament urbanístic de Vilanova i la Geltrú ja ho està dibuixant: nous desenvolupaments residencials al Llimonet o a l'Eixample Nord, el nou hospital a l'entorn del barri del Tacó, o noves zones industrials per sobre de la C-31. Tot això, doncs, generarà més mobilitat i farà que aquesta via hagi d'absorbir molt més trànsit del que absorbeix avui. I per això, models com el 2+1 que proposa el Partit Socialista no donen resposta a aquesta realitat. Al contrari, quedarà obsoleta des del primer moment. Per tot això, defensem que la viabilitat de la C-31 ha de passar per avançar cap a un 2+2, millorar els enllaços amb la C-15, executar els accessos i cruïlles pendents amb el nucli urbà i integrar les connexions amb la xarxa comarcal, com la carretera de l'Arboç.

Però cal anar un pas enllà. Cal planificar aquests 2+2 amb visió de futur, incorporant carrils laterals en els dos sentits de la marxa i ordenant els accessos al nucli urbà. En definitiva, cal plantejar aquesta via com el que serà: una de les principals artèries

del Garraf. Per això reiterem el nostre suport, però també deixem que deixem clar que aquesta via s'ha de planificar d'acord amb el creixement previst i amb la funció que ha d'acabar tenint.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputada. I ara, seguidament, en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Eva Garcia.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. També anunciar que el Partit Popular donarem suport a aquesta proposta de resolució que presenta el diputat Campuzano. De la mateixa manera com ell ha defensat la proposta, nosaltres hi estem absolutament d'acord. Abordem una qüestió fonamental per a la ciutat de Vilanova i la Geltrú, en aquest cas, que és la mobilitat i la millora de la carretera C-31, una infraestructura clau no només per a Vilanova sinó per al conjunt de la comarca i també la seva connexió amb el Baix Llobregat, sobretot.

Per tant, és evident que aquesta C-31 presenta problemes de congestió, que tots coneixem, que tots patim, de seguretat i de connectivitat també. I ara, a més, hem d'afegir els problemes derivats de Rodalies, i també de les obres ferroviàries que s'estan duent a terme no només en el nord de Tarragona, sinó també a la comarca del Garraf. Per tant, en relació amb el desdoblament total de la via, parlem d'una actuació d'un gran impacte econòmic i social, i territorial, també. I és, amb tota seguretat, l'única solució que en aquests moments es contempla o s'hauria de contemplar per tal d'acabar amb els problemes de mobilitat que pateixen en aquesta zona.

De fet, és una proposta, és una solució que el propi alcalde socialista de Vilanova i la Geltrú, fa uns anys, el conseller Joan Ignasi Elena, proposava. Ell mateix donava aquesta com a solució per acabar amb aquests problemes. Per tant, al cap d'uns anys entenem que la situació és encara més preocupant, més greu. I, en aquest sentit, nosaltres donarem suport a aquesta proposta de resolució. Entenem que el tercer carril, la proposta que fa la Generalitat quant a la construcció del tercer carril

és del tot insuficient i així s'està demostrant i així s'està dient. I en aquest sentit donarem suport a aquesta proposta.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada García. I seguidament i en nom de VOX, té la paraula el diputat Bello. Quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Solo para dar nuestro apoyo a esta propuesta de mejora de la carretera C-31 a su paso por el Garraf.

Gracias.

El president

Molt bé, diputat Bello. I per acabar, el diputat de la CUP, diputat Cornellà. Quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí. Bé, en aquesta PR el que estan demanant és un desdoblament de la variant, quan al final el Govern planteja que amb l'addició d'un carril ja es milloraria la seguretat viària. Per tant, no hi estem gaire d'acord, i menys quan el grup proponent ho argumenta per donar més fluïdesa. Però la ciència el que ens demostra és que afegir carrils al final es tradueix en augmentar la capacitat i això no dona més fluïdesa, sinó que fa l'efecte invers, és a dir, provoca que més cotxes utilitzin aquestes vies i, per tant, continua la mateixa congestió.

Per tant, una solució que a nosaltres no ens convenç, el punt 1. La resta, del punt 2 al 5, fa referència a millores de nusos de connexió amb altres carreteres i a la creació de nous enllaços, dels que l'exposició de motius, la veritat, no en diu pràcticament res, se centra bàsicament a parlar del desdoblament. El punt 6, que fa referència a un nou creixement de l'Eixample Nord, nosaltres, com a CUP al municipi, hi estem en contra. I el punt 7, sí que hi estem d'acord, per assegurar que la C-31 garanteixi la permeabilitat del corredor biològic muntanya-mar per tal de minimitzar l'impacte ambiental, de manera que permeti el pas de les espècies pròpies d'aquest territori

que es mouen entre el litoral marítim i els parcs del Garraf, d'Olèrdola i del Foix. Ara, això no s'aconsegueix només posant un punt al final d'una resolució que als sis punts anteriors demana més infraestructura viària. I també es tracta de saber exactament què és necessari i què no.

Per tant, demanem la votació per separat. Del punt 1 al 5 podem votar el mateix; els punts 7 i 6, separats tots dos.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I ara, diputat Campuzano, si vol fer ús de la paraula per fer una breu comentari sobre les esmenes.

Carles Campuzano i Canadés

Gràcies, senyor president. Agrair als grups que donaran suport a la nostra iniciativa. Singularment, agrair les intervencions de les senyores Ortiz i García, que reforcen els arguments que hem defensat des del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Al senyor Cornellà: sobre el tema de fons hi tenim una discrepància molt, molt evident. I en qualsevol cas, a la senyora Comes, dir-li que no hem pogut acceptar les seves esmenes, fonamentalment perquè hem de recordar dues qüestions.

Una, el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 contemplava justament aquesta visió de quatre carrils, i el juny del 2021 l'avui alcalde de la ciutat de Vilanova i la Geltrú, aleshores diputat al Parlament, va aconseguir que el Govern analitzés la viabilitat d'aquests quatre carrils, que era la demanda que també el PSC estava defensant des de la ciutat de Vilanova i la Geltrú, quan estaven aquí al Parlament, a l'oposició. Per tant, ens sembla raonable que avui tots mantinguem la coherència en un fet que és indiscutible. La ciutat està estressada. La ciutat necessita més infraestructura per gestionar, i una ampliació a tercers carrils és condemnar-nos a continuar tenint els propers anys els mateixos problemes de trànsit que avui estem patint de manera diària, singularment durant els caps de setmana.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Campuzano. Per tant, puc entendre que podríem passar a votació del punt 1 al punt 5 conjuntament i votar per separat..., o votar conjuntament els punts 6 i 7.

(Pausa.)

[#12.28]

No.

El president

No. Separats?

[#12.30]

I el punt 3 també, president.

El president

El 3, també? Doncs, vinga. Per tant, separem... Votem separat. Ara votem l'1, el 2, el 4 i el 5. No? *(Pausa.)* 1, 2, 4 i 5. I després votarem separats el 3, el 6 i el 7.

Vinga, doncs. Passem a votació l'1, el 2, el 4 i el 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Cinc vots, cinc abstencions del Partit Socialista i de la CUP. Sis vots.

I vots a favor? Vots a favor de Junts, d'Esquerra Republicana, del Partit Popular i de VOX.

Per tant, 10 vots a favor i 6 abstencions.

I ara passaríem a votació el punt 3.

Vots en contra?

Abstencions? Una de la CUP.

I vots a favor? La resta de grups, que són Junts... Són 15: Esquerra Republicana, Junts, VOX i Partit Socialista i Partit Popular.

Passaríem a votació el Punt 6.

Vots en contra? Un de la CUP i 5 del Partit Socialista.

Abstencions?

Vots a favor? La resta de grups: Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, Partit Popular i VOX. Deu a favor i 6 en contra.

I per últim, el Punt 7.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor? Unanimitat.

Per tant, deixem ja liquidada la proposta de resolució del punt 4.

Proposta de resolució sobre l'estació de Renfe del barri de Can Llong, de Sabadell

250-00626/15

I saltaríem ja al punt 5. El punt 5 fa referència a la proposta de resolució sobre l'estació de Renfe del barri de Can Llong de Sabadell. Aquesta és una proposta que presenta el Grup de VOX. Per tant, senyor Bello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Mire, en primer lugar quiero dar la bienvenida a mi compañera Núria, que es concejal del Ayuntamiento de Sabadell y que se ha desplazado hasta este Parlamento para traernos una propuesta de la ciudadanía de Sabadell.

La construcción de la estación en el barrio de Can Llong de Sabadell es una reivindicación histórica de la ciudadanía de esta importante ciudad de Cataluña, y esta actuación ha sido objeto de diversas promesas, desde hace muchos años. Así, pues, se ha incluido en algunos planes de inversión del Ministerio. También ha figurado como una promesa electoral del PSC en el año 2019. Pero la realidad es que a día de hoy seguimos sin tener esta estación en funcionamiento y tampoco se prevé que la vayamos a tener próximamente. Como es conocido, esta construcción podría beneficiar a unas cuarenta mil personas que podrían acceder así a este

servicio ferroviario de Cercanías, tan demandado por la ciudadanía y por los políticos.

También hay que tener en cuenta que no parece que vaya a ser una obra de una gran envergadura porque las vías ya están allí y anteriormente ya estuvo en funcionamiento un

Fitxer 34CTH10

apeadero.

Por otro lado, en Sabadell existe un amplio consenso social para pedir la construcción de esta estación. Y tanto es así que en el propio Ayuntamiento de Sabadell se han presentado este año sendas mociones en las que, entre otras cosas, se pedía al Ministerio de Transporte su construcción. Por un lado, la presentó VOX. VOX presentó esta propuesta que, pues, como es habitual, recibió el rechazo de la izquierda y del separatismo. Entendemos que no por el contenido, sino porque la presentó VOX. Porque hubo otra propuesta de la izquierda, de los Comunes, de Esquerra Republicana, de la CUP, que también fue apoyada por los socialistas, en las que, entre otros puntos de carácter político que no tenían nada que ver con este asunto, se incluía la construcción de la estación y esta sí que salió adelante.

Así, hoy, desde VOX traemos a este parlamento esta propuesta de construcción de la nueva estación de Cercanías de Can Llong en Sabadell para apoyar la petición del Ayuntamiento de Sabadell ante la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Transportes.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. En aquesta proposta de resolució no hi havia esmenes, per tant tindria la paraula en nom de Junts per Catalunya la diputada Sònia Martínez.

Sònia Martínez i Juli

Bé; gràcies, president. Comencem pel que ens uneix, perquè si hi ha alguna cosa que compartim en el diagnòstic és que els veïns de Can Llong mereixen una estació de Rodalies. Això no és discutible.

És una reivindicació que afecta milers de persones. Un barri que ha crescut, que genera mobilitat, que necessita serveis. I, de fet, Junts també sempre l'hem reclamat. Però bé, aquí s'acaba el consens, perquè el problema és el model. Aquesta proposta demana que el Parlament insti el Govern a finalitzar aquests estudis i que s'insti el Govern de l'Estat a iniciar projectes. És a dir, més estudis, més instàncies, més espera. I el Govern espanyol ja ho va anunciar el 2022. Els pressupostos del 2023 van incloure un estudi informatiu i avui, el 2026, encara seguim parlant d'aquests estudis.

Avalar aquesta proposta, doncs, seria avalar exactament el mateix mecanisme que ha mantingut Campllong sense estació durant quinze anys. I bé, el que Junts defensem és diferent. Nosaltres no demanem que l'Estat espanyol faci els deures, aquests deures que no ha fet mai. Demanem que Catalunya deixi de dependre de qui no ha complert. El deute de l'Estat en infraestructures a Catalunya –ho hem escoltat abans– se situa al voltant dels 50.000 milions d'euros. En els darrers quinze anys a Catalunya s'ha executat molt poc del pressupostat en Rodalies, mentre que a Madrid, doncs, s'ha executat molt més. Per tant, la solució per nosaltres és el traspàs integral de Rodalies a la Generalitat de Catalunya, amb tots els recursos, amb les inversions pendents també incloses, perquè sigui Ferrocarrils de la Generalitat qui gestioni la xarxa amb solvència, amb la solvència que ha demostrat tenir.

Can Llong necessita una extensió i la tindrà molt abans si és Catalunya qui decideix. Però una estació, també, creiem que ha d'anar lligada amb tot un conjunt d'infraestructures en el territori. També ens calen rondes que descongestionin la Gran Via, connexions d'autobús i altres serveis. El territori sap el que necessita i nosaltres els hem escoltat. VOX presenta avui una iniciativa que, en el fons, reforça aquesta dependència de Catalunya respecte a l'Estat espanyol i que no qüestiona en cap moment aquest model de gestió que ha generat tot aquest fracàs. No és

casualitat perquè és coherent amb la seva visió de país, que evidentment no és la nostra.

Nosaltres no usarem la legítima reivindicació dels veïns de Can Llong com una coartada per legitimar un model que els ha fallat. I per tot això, i per coherència amb els veïns i amb tots els catalans que cada dia pateixen aquest servei de Rodalies indigne, Junts per Catalunya hi votarem en contra. I no perquè no vulguem aquesta estació a Can Llong, sinó perquè la volem de debò i sabem que aquest camí que proposa VOX no hi porta.

Gràcies.

El president

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. I sí, des d'Esquerra Republicana, i breument, estem convençuts que la nova estació de Rodalies a Campllong és una infraestructura absolutament necessària, que és evidentment viable i que està injustament ajornada des de fa massa anys.

Parlem d'un projecte, i ho deia la diputada que m'ha precedit, que no és nou, que ja apareixia en predecessors plans de Rodalies, el 2008-2015, i que es va tornar a incloure en el Pla de Rodalies 2020-2030, i que avui, més de quinze anys després, encara continua encallat en fase d'estudi. Mentrestant, els trens passen pel barri i no s'aturen i això afecta directament desenes de milers de veïns i veïnes, no només els aproximadament deu mil de Can Llong, sinó també els de Castellarnau, Ca n'Oriac, Can Rull o la Concòrdia, que tenen altres estacions de Rodalies, sí, en el municipi, però molt més lluny.

És evident, i ho hem vist avui..., bé, ho veiem repetidament en aquesta comissió, però a més a més avui ho hem vist en el primer dels punts, que l'execució en infraestructures de l'Estat espanyol, sigui el govern que sigui, és la que és i, per tant, nosaltres no confiem gens en que aquest Estat espanyol desenvolupi aquesta estació de Rodalies. Per tant, des d'Esquerra Republicana el que fem és posar sobre

la taula mecanismes per transferir a tota la gestió de les línies ferroviàries i les noves inversions. Per tant, una feina de pressupostar tant el que hi ha construït en aquests moments com les necessàries reparacions, així com les inversions en infraestructura futura que hi ha i que tot es contempli dins d'aquesta transferència.

Nosaltres treballarem, perquè ens sembla imprescindible que hi hagi aquesta estació. El que estem segurs és que no confiem gens que l'Estat espanyol la desenvolupi, igual que no l'ha desenvolupat en els últims vint anys.

El president

Molt bé, diputada Llop. I seguidament i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Eva García. Quan vostè vulgui.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Gracias, diputado Bello, por la presentación de esta propuesta de resolución que desde el Partido Popular de Sabadell siempre hemos defendido. Ya le anuncio que votaremos a favor de esta propuesta que ustedes presentan, en el caso de la estación de Can Llong en Sabadell, que es un ejemplo paradigmático de lo que no se debe hacer.

Hablamos de una actuación prevista desde hace ya muchísimos años, bastantes años, incluida en planes anteriores, anunciada en campañas electorales por parte del Partido Socialista, también en Sabadell y en el conjunto de España, y hasta incluso objeto de estudios que a día de hoy aún no han dado resultados concretos. Este asunto que nos ocupa viene a confirmar aquello que la comparecencia del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya anterior a este punto nos explicaba, y es que el Partido Socialista, el Gobierno de España, hace muchos anuncios propagandísticos en cuanto a infraestructuras, pero después el grado de ejecución es prácticamente nulo. Por tanto, nosotros entendemos que no es aceptable que miles de vecinos –hablamos de más de treinta mil personas directamente afectadas y decenas de miles de usuarios también potenciales– no es aceptable que continúen esperando esta infraestructura tan importante mientras el Gobierno de España acumula anuncios y más anuncios pero no ejecuta todas esas propuestas que hace.

Por tanto, vemos positivo que se pide finalizar los estudios de viabilidad de la estación en este barrio de Can Llong para dar respuesta a una demanda vecinal muy importante y creciente, además, en el conjunto de Sabadell y también incluyendo el Vallès Occidental. Por tanto, sin más, agradecer la presentación de esta propuesta que desde el Partido Popular siempre hemos apoyado y también le daremos apoyo.

El president

Moltes gràcies, diputada García. I ara, en nom de la CUP, diputat Cornellà, si vol fer ús de la paraula.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Sobre aquesta PR, bé, clar, quan un grup parlamentari espera alguna cosa del Govern de la seva nació, doncs ja veu el que passa. És a dir, la realitat és la que és: anys de desinversió, de deteriorament, de no compliment amb el poble de Catalunya. I n'hi ha que continuen amb el dia de la marmota defensant l'Estat espanyol, quan tots sabem que no treballa per al nostre país.

Però tot i això, fa gràcia perquè en aquesta PR el Grup de VOX en el punt 1 diu: «Finalitzar els estudis de viabilitat de l'estació.» En el punt 2 diu: «I conforme als resultats d'aquests estudis, iniciar la redacció...», etcètera, de l'estació. Però, és clar, aquí la realitat és que el ministeri encara no ha iniciat cap estudi. De fet, només mirant, donant un cop d'ull al portal de contractació de l'Estat veurem que no s'ha fet res. Cosa que també confirma el document del Pla de Rodalies 2026-2030 que posa «pendent d'inici». Per tant, el grup de VOX ens parla de finalitzar un estudi de viabilitat que encara no han ni començat. No sé..., nosaltres el que li demanaríem al Grup de VOX és que es documenti millor abans de presentar propostes de resolució que diuen que s'estan fent uns estudis quan en realitat encara no han començat. Potser el que haurien d'haver posat és..., bé, s'haurien d'haver documentat i posar bé aquests punts. Tot i això, nosaltres, com sempre, votarem en contra d'aquestes propostes que no tenen, no estan ni ben redactades ni tenen cap sentit.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I per acabar, té la paraula, en representació del PSC, la diputada Candela.

Eva Candela López

Sí; gràcies, president. Bé, jo crec que la necessitat d'aquesta estació de Can Llong la compartim tots, i per diversos motius; molts motius no els ha explicat el diputat de VOX. Crec que el treball hauria de ser una mica més explícit, també de quan presenten propostes.

Un és millorar, pensem nosaltres, l'accés al tren de molts barris, evidentment de Can Llong, però com deia la diputada Llop també d'altres barris que ara queden lluny de l'estació que hi ha i que amb aquesta estació es podria anar a peu des de casa a l'estació i això dona una més comoditat, i això vol dir un ús més freqüent de la ciutadania del transport públic. Menys trànsit al centre de Sabadell, perquè si vas en tren evidentment no hi vas amb cotxe. I una millor connexió amb Barcelona. Que una estació més no fa que el tren sigui més ràpid, que això també ho hem de tenir en compte, però sí que és un projecte global més eficient de tot el que és el transport ferroviari. I això ens donaria també un equilibri territorial de la ciutat, equilibrant barris. I això també potencia aquest equilibri. Una activitat econòmica local amb millor accessibilitat, més moviment dintre de la ciutat.

De tota manera, és curiós, diputat de VOX, perquè a l'Ajuntament de Sabadell sí que la presenten. Evidentment se'ls hi va votar en contra, però voten en contra de la que presenten els altres grups perquè els altres grups demanaven el traspàs de Rodalies i vostès amb aquesta qüestió hi estan totalment en contra.

Nosaltres votarem en contra d'aquesta proposta, no perquè no estiguem a favor d'aquesta infraestructura, sinó perquè votem en contra de totes les propostes que fa l'extrema dreta en aquest Parlament. Hi votarem en contra, a més, també, d'afegit, perquè esperem que aquesta previsió de l'impuls d'aquests estudis pertinents, que com deia el diputat Cornellà, no estan fets, encara, però estan previstos i esperem poder seguir treballant en la línia de poder veure el més aviat que es pugui els projectes d'aquesta estació de Can Llong.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Candela.

Passaríem, per tant, ja a votació aquesta proposta de resolució.

Vots en contra? Vots en contra de Junts, Esquerra Republicana, la CUP i Partit Socialista. Som 13.

Abstencions? En principi no n'hi ha cap.

I vots a favor? Serien 2, del Grup Popular i de VOX.

Per tant, abstenció.

Proposta de resolució sobre el millorament de la mobilitat interurbana a Esparreguera

250-00714/15

Passaríem al punt 6. Aquesta és una proposta de resolució que fa referència a la millora de la mobilitat interurbana a Esparreguera. La fa el Grup de Junts, la diputada Montse Ortiz. Quan vostè vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Esparreguera és un municipi de més de vint-i-dos mil habitants que no disposa de connexió ferroviària. Això és un dèficit estructural que condiciona el dia a dia de milers de ciutadans i els obliga a dependre d'un transport públic per carretera que no està a l'alçada, o bé del vehicle privat.

I què proposem amb aquesta proposta? Ordenar, reforçar i optimitzar els recursos i les infraestructures que ja tenim. Primer: reforçar les línies de bus exprés amb Barcelona i Igualada. La planificació actual és insuficient i no cobreix la demanda. Proposem, doncs, més freqüència, modernitzar la flota, prioritzar aquestes línies en les licitacions del 2028. Segon: Martorell és un node estratègic de serveis. Connexió ferroviària tant de Rodalies com de Ferrocarrils de la Generalitat, centres hospitalaris, també hi ha els jutjats i també hi ha part de l'Administració. Per tant, per a molts veïns d'Esparreguera passar per Martorell és imprescindible per accedir a aquests serveis bàsics. I avui aquesta connexió no funciona. Per això proposem un

bus llançadora d'alta freqüència per cobrir de manera àgil els vuit quilòmetres que separen aquestes dues poblacions. Perquè parlem no només de garantir la mobilitat, sinó també de l'accés als serveis bàsics.

Tercer: reforçar la connexió amb el Vallès Occidental, especialment amb Terrassa. Aquesta és una connexió estratègica que genera oportunitats laborals, educatives i econòmiques per als veïns d'Esparreguera,

Fitxer 34CTH11

però també per al Vallès. Un eix amb molt de potencial econòmic i educatiu que encara està infrautilitzat. I, finalment, la recuperació de l'espai d'aparcament al telefèric, un espai que es va tancar el 2011 i que actualment no té cap ús.

Considerem, doncs, que recuperar aquest espai és una actuació responsable, viable i immediata per descongestionar el poble d'Esparreguera, millorar l'accessibilitat i l'estacionament dels vehicles i facilitar el dia a dia dels seus veïns. I si no és possible recuperar aquest espai, proposem, doncs, treballar amb l'Ajuntament per trobar-ne un de nou. En definitiva, presentem una proposta que creiem que és responsable, coherent i que és justa territorialment, perquè el que estem parlant és de garantir el dret a la mobilitat dels veïns i veïnes d'Esparreguera, i garantir-ho vol dir poder estudiar, treballar, anar al metge o accedir als serveis en condicions d'igualtat, sense que la mobilitat condicioni ni obligui a renunciar als plans de vida. Per això, doncs, demanem el suport d'aquesta proposta.

I si el president no té cap oposició, renunciariem a la rèplica, i ens pronunciem ara en el posicionament de les esmenes. Agrair al Partit Socialista..., que ha presentat les dues esmenes. La primera l'hem acceptat. I la segona esmena que fa referent al punt 4, l'hem transaccionat, fet que els agraiem i que considerem que en aquestes transaccions ha quedat el text molt millor.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Ortiz. I seguidament, i com a grup presentant d'esmenes, per part del PSC farà la intervenció el diputat Aparicio. Vinga, diputat.

José Ignacio Aparicio Ciria

Gràcies, president. En el cas d'Esparreguera, posar sobre la taula una realitat que compartim, que és la necessitat de disposar d'un transport públic eficient, especialment en municipis que no tenen cap connexió ferroviària, que depenen en gran mesura del transport per carretera. I compartim, per tant, molta part del diagnòstic, tot i que en alguns plantejaments els terminis no s'ajusten al que considerem.

Amb relació al primer punt, cal dir que ja s'han fet passos en la bona direcció. Des d'aquest mateix mes de setembre s'han reforçat els serveis de les línies E5 entre Igualada i Barcelona, i E24 entre Esparreguera i Barcelona. Per tant, ja s'està actuant per incrementar freqüències i millorar la capacitat del servei, i per això el nostre posicionament en aquest sentit serà l'abstenció.

Respecte el segon punt, sobre la connexió amb Martorell, també cal posar en valor, doncs, que s'han millorat aquest mateix setembre, es millorarà i s'ha reestructurat el servei existent i, per tant, la proposta la veritat és que és correcta, tot i que arriba una mica tard, i la veritat és que amb l'acceptació de l'esmena, doncs, hi estarem a favor.

Sobre la connexió amb Terrassa, creiem que cal fugir de decisions precipitades i treballar amb planificació. Aquesta qüestió ja està prevista per ser analitzada en el marc de la definició del nou mapa de serveis de transport de viatgers per carretera i actualment està en procés de licitació i amb l'horitzó del 2028. Per tant, no té sentit fixar compromisos tancats al marge d'aquest procés global. Aquí ens abstindrem.

I amb relació al quart punt, volem posar en valor l'acord assolit. Hem treballat una esmena que s'ha concretat en una transacció per analitzar conjuntament amb l'Ajuntament d'Esparreguera, la recuperació de l'ús de l'antic aparcament del telefèric, i si això no és possible, com deia la diputada, buscar una alternativa per recuperar aquestes places d'aparcament públic durant el 2026.

Creiem que és una proposta realista que és oberta, que és útil. A més a més, l'hem pogut compartir i contrastar amb l'alcalde del municipi, que també hi dona suport, perquè al final l'objectiu és molt clar, que és incrementar l'oferta d'aparcament i millorar la mobilitat local. Per aquest motiu, hi votarem a favor.

Moltes gràcies.

El president

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Aquesta és una problemàtica que compartim fil per randa i que ja vam debatre i aprovar en aquesta mateixa comissió l'octubre del 25.

De fet, des d'Esquerra seguim, tal com ja vam dir, compartint la necessitat de millorar el transport públic a Esparreguera, un municipi de més de vint mil habitants que no disposa, com han explicat, de servei ferroviari, i que pateix greus mancances en el servei d'autobús interurbà. De fet, els regidors d'Esquerra en el municipi, que formen part del govern municipal conjuntament amb el PSC, han treballat per traslladar aquestes demandes a la Generalitat i els resultats, ja quan ho vam comentar a l'octubre, ho vam explicar, havien començat a sortir fruits i la línia exprés, l'E24 entre Esparreguera i Barcelona, havia passat a tenir divuit expedicions d'anada i catorze de tornada en dies feiners. Una línia exprés E24 que de fet es va crear el setembre del 23 perquè ni tan sols existia aquesta connexió directa i havien de confiar en la línia que venia des d'Igualada per poder arribar a Martorell.

En tot cas, en el seu moment es va millorar. Igual que la línia Esparreguera-Martorell havia augmentat amb vint-i-vuit expedicions d'anada, vint-i-set de tornada i incorporava una nova parada a l'estació de Martorell central, que també era un tema important per garantir la intermodalitat..., de la mateixa manera que la línia Igualada, Martorell-Autònoma havia estat reforçada amb una expedició addicional per sentit. En tot cas, aquestes millores responen a demandes que es fan via la Comissió de Seguiment del Transport de Viatgers d'Esparreguera, on participa Generalitat, Monbus i Ajuntament.

En tot cas, és evident que cal seguir millorant-ho, malgrat que, hi insisteixo, en els darrers temps hem pogut anar caminant endavant, però evidentment falta molta millora. En tot cas, es continua treballant per aconseguir la línia de bus llançadora entre Esparreguera i Martorell, que permetria una connexió directa amb les línies de Rodalies i de Ferrocarrils. I s'està treballant, com deia, amb la Generalitat, per arribar

aquí. En tot cas, en aquest mateix debat que els deia al principi del mes d'octubre, es va aprovar una resolució en aquesta mateixa comissió on s'instava el Govern a fer un estudi per actualitzar, dimensionar, reforçar i ampliar el servei de les línies E5, E24, l'LO382 al seu pas per Esparreguera, adequant-lo a les necessitats de la ciutadania. Era una proposta de resolució en el seu moment del PSC, a la qual nosaltres vam presentar esmenes, bàsicament en el sentit de quantificar el temps, i aquella resolució es va acordar dient que això s'havia de fer en el termini de sis mesos. Aquest termini va acabar el 15 d'abril, tot just fa set dies. Per tant, recordem que continua aquesta necessitat que aquesta mateixa proposta que vam presentar des del PSC es compleixi per part del Govern i puguem seguir avançant en aquesta problemàtica del transport d'Esparreguera.

En tot cas, l'element que sí que és innovador, i és aquesta reobertura de l'antic aparcament del telefèric d'Olesa d'Esparreguera, que es va tancar el 2011, i demanar la seva propietat en traspàs a l'ajuntament, tal com els dic, el treballen des de l'equip de govern d'Esparreguera i no podem estar-hi més d'acord. De la mateixa manera que reforçar la connexió d'Esparreguera amb Terrassa. Per tant, votarem favorablement a tota la proposta de resolució.

El president

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

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. També anunciem el nostre vot favorable a aquesta proposta presentada pel Grup de Junts. Aborden una qüestió absolutament central per a molts municipis i més en aquests moments, que és la mobilitat quotidiana. En concret, parlar de millores en línies d'autobusos i connexions entre municipis com Esparreguera, Martorell, Igualada o Terrassa.

En aquests moments hi ha dèficits evidents en el transport públic interurbà, freqüències insuficients i necessitats reals de modernització d'aquesta flota i de millor coordinació entre els serveis. Quan parlen de reforçar línies com l'E5 o l'E24 o de reordenar serveis existents, nosaltres hi estem absolutament d'acord. Són mancances molt necessàries que cal abordar i que cal trobar solucions per a aquests

problemes. Tot allò que signifiqui, per tant, millorar freqüències, fiabilitat i qualitat del servei és positiu i és molt necessari.

En segon lloc, també pel que fa a la transformació de la línia entre Esparreguera i Martorell amb un bus llançadora, considerem una mesura raonable i eficient... És una aposta per la funcionalitat i per reduir temps de desplaçament, i això sempre és positiu. Sobre la recuperació de l'aparcament de l'antic telefèric d'Olesa de Montserrat a Esparreguera, considerem que és una proposta de sentit comú recuperar espais infrautilitzats en aquests moments o tancats des de fa molts anys. Entenem que és una manera eficient de guanyar capacitat d'aparcament i de millorar la intermodalitat. Per aquests motius, doncs, el Partit Popular donarem suport a la seva proposta.

El president

Moltes gràcies, diputada Garcia. I seguidament i en nom de VOX, diputat Bello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para anunciar el voto favorable de VOX a esta propuesta de mejora del transporte interurbano en autobús de Esparraguera y el aumento de las plazas de aparcamiento público.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, diputat Bello. Gràcies. I, per acabar, el diputat de la CUP, senyor Cornellà. Quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, nosaltres estem d'acord, en general, amb la proposta que ens presenten a Esparreguera. De fet, a aquesta població, com en moltes altres del país, és evident que cal millorar el servei de transport públic, i bàsicament perquè no té tren. Per tant, només es pot millorar l'autobús. No hi ha més.

I ja ho hem dit moltes altres vegades que hem discutit diferents mocions i propostes aquí al Parlament, que el fet que haguem de dedicar molts recursos a posar busos

a ciutats on ja hi ha tren per culpa que el tren no funciona, que és un desastre Rodalies, això condiona que altres poblacions que són dependents únicament de l'autobús, com és el cas d'Esparreguera, ho acabin pagant. Nosaltres considerem que està bé que es demanin connexions a les diverses poblacions importants de l'entorn, com Martorell, Terrassa, i no només amb Barcelona. I especialment tenint en compte que Martorell és el punt on poder potenciar la intermodalitat amb el tren, tant amb el que és Rodalies com amb Ferrocarrils de la Generalitat, i el fet que cap a Terrassa s'ha construït aquest tros de la B-40. És indignant que un cop s'han construït carreteres com aquest tros del quart cinturó, després ni tan sols s'aprofiti per posar-hi una bona oferta de transport públic en autobús.

Avui parlem de la connexió en bus entre Esparreguera i Terrassa, però també podríem parlar d'entre Terrassa i Martorell, que només té tres busos per sentit al dia, o Terrassa-Vilafranca o Terrassa-Igualada, que directament ni existeixen. Per tant, no les trobaran. Sobre l'últim punt, sí que volem cridar l'atenció que els entorns escolars no haurien de ser el millor lloc on ubicar aparcaments, per la contaminació que això provoca de l'aire i, per tant, doncs, que es vigili amb aquest fet. I donarem suport a tots a tots els punts de la proposta.

El president

Gràcies, diputat Cornellà. I ara, la diputada de Junts, diputada Ortiz... *(Pausa.)* Sí, ja està, ja s'han posicionat. Per tant. Passaríem a votació. I pel que entenem el punt 3 i el 4 els podem votar conjuntament, i la resta...? *(Pausa.)* Per tant, votariem l'1 i el 2 per una banda i el 3 i el 4 per un altra. D'acord? *(Pausa.)* Doncs vingi, som-hi.

Punt 1 i punt 2.

Vots en contra?

Abstencions? Les abstencions dels cinc diputats del PSC.

I vots a favor? La resta de grups, que sumem deu, no? *(Veus de fons.)* Nou. I el PP ha tornat, sí. Per tant, són 10 a favor, cap en contra i cinc abstencions.

I ara passem a votació...

(Veus de fons.)

Sí, d'Esquerra només hi ha dos diputats.

(Pausa.)

Deu. Sí, sí: 10. Doncs vinga.

(Veus de fons.)

El president

Si tot fos això.

(Veus de fons.)

Vinga, i ara passem a votació els punts 3 i 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor? Unanimitat, amb els punts 3 i 4.

**Proposta de resolució sobre l'ampliació de la dotació
pressupostària i els terminis del Programa 3 dels fons europeus
Pròxima Generació per a la rehabilitació energètica d'habitatges**

250-00646/15

Molt bé, saltem d'Esparreguera cap al punt 7, que és una Proposta de resolució sobre l'ampliació de la dotació pressupostària i els terminis del Programa 3 dels fons europeus Pròxima Generació per a la rehabilitació energètica d'habitatges. Aquesta és una proposta de resolució que presenta el Grup de Junts i que presenta la diputada Toronjo. Quan vostè vulgui.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Avui en aquesta comissió tornem a parlar d'una de les principals preocupacions dels catalans i catalanes, com és l'habitatge. Ho fem a través dels fons Next Generation per a la recuperació i per a aquesta resiliència d'Europa, que inclouen també aquest àmbit d'actuació per al foment de la rehabilitació de forma concreta en l'àmbit energètic en l'habitatge. En aquest sentit, des del Govern de la Generalitat, i més concretament des d'òrgans com l'Agència d'Habitatge de

Catalunya, des de consorcis específics de Barcelona, però també de l'Àrea Metropolitana, són els encarregats de gestionar aquests programes que articulen els ajuts de forma específica.

Avui parlem del programa 3 dels ajuts que es destina a aquestes actuacions de rehabilitació d'edificis plurifamiliars o unifamiliars, i atesa la gran demanda de la convocatòria que hi ha hagut els darrers mesos, els darrers anys, el fons s'ha exhaurit i molts dels expedients presentats es van trobar en llista d'espera, no van tenir resposta i, per tant, hi va haver aquesta impossibilitat de poder donar resposta com convindria. En aquest sentit, cal destacar que el llançament dels ajuts es va iniciar l'any 2022 i no es va donar informació en temps real a totes les persones que van fer la petició per veure en quin moment acabaven,

Fitxer 34CTH12

i si la previsió dels fons s'esgotava abans o després. A més a més, també cal sumar-hi la burocràcia, la paperassa, el gran volum de documentació que es sol·licita per tal de poder-se beneficiar d'aquests fons Next Generation. Cal, doncs, també dir la importància d'aquests requisits de gestió entre tres entitats diferents, la qual cosa ha portat que no pugui fer-ne ús tota la població, tots els catalans i catalanes que voldrien.

Per tant, s'ha allargat aquests expedients en el temps, tant pel que fa a nivell general com pel que fa a la ciutat de Barcelona, que el procediment es va iniciar al juliol del 2022, en el moment en què es va aprovar i es va concretar el mecanisme de les bestretes, que també és un element important per a aquestes inversions anticipades, per a aquest dipòsit necessari que seria d'entre 150.000 i 200.000 euros, en molts casos, per poder portar a terme l'obra. Val a dir, doncs, que transcorreguts només deu mesos, aquesta situació ha deixat sense marge de maniobra a moltes d'aquestes potencials persones, famílies que han sol·licitat aquests fons.

I per tot plegat, avui des del nostre grup parlamentari, des de Junts per Catalunya, demanem dues qüestions claus i molt senzilles. En primer lloc, ampliar aquesta dotació, ampliar aquest pressupost i, per altra banda, els terminis d'execució del programa a través dels fons Next Generation per a aquesta rehabilitació energètica.

Creiem que són dos elements fonamentals, fer-ho per donar resposta a l'emergència habitacional, fer-ho per incrementar l'oferta, però també per protegir la propietat privada i per preservar aquests habitatges que també necessiten d'aquesta transformació energètica i d'aquest acompanyament per part de totes les administracions. I m'avanço, uns petits segons per posicionar-me sobre les esmenes, agraint al diputat Becerra la presentació d'aquesta esmena, d'aquest text, amb el qual finalment no ens hem pogut posar d'acord per a una transacció, però sí que agraeixo la voluntat de poder fer una proposta en positiu i per poder millorar aquests fons necessaris per a la rehabilitació en matèria d'habitatges.

Gràcies.

El president

Fran...

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Sí; gràcies, president. I gràcies també a la portaveu de Junts, la Judith Toronjo, per la presentació d'aquesta proposta de resolució. Des del nostre grup ens abstindrem, per una qüestió concreta.

És sabut que les facultats que té la Generalitat i les facultats que són de caire de gestió, no de tenir capacitat normativa o decisiva sobre la dotació, en aquest programa específic, estem parlant només del Programa 3 dels fons Next Generation. Tothom sap que aquest programa específic ve en el marc europeu i, per tant, després actua en el marc estatal i finalment la gestió concreta es fa en l'àmbit autonòmic. Però el que és ampliar terminis, ampliar dotacions, etcètera, si bé hi pot haver una consciència com la que existeix des del nostre grup parlamentari –per què no s'ha d'intentar eixugar aquestes llistes d'espera que s'han creat amb diferents programes–, encara que hi hagi aquesta consciència, com dic, encara que hi hagi aquesta sensibilitat per part del departament, per part de la Generalitat, i ja estan fent-se contactes des de fa temps per tenir en compte aquestes llistes d'espera que s'han creat. Encara que hi hagi tota aquesta sensibilitat, és veritat que ben bé estem lligats amb el fet que la facultat que tenim és simplement de gestió.

Això no significa, perquè estem en el marc de rehabilitació d'habitatges i estem en el marc d'eficiència energètica, estem en el marc de molts aspectes que són estratègics per a Catalunya i que si fem una mirada molt més àmplia, existeixen molts més programes, molts més anuncis, moltes més convocatòries que s'han fet amb totes aquestes temàtiques. No només des dels municipis inferiors a deu mil habitants, des de l'estatut de municipis rurals, des dels joves menors de trenta-cinc anys, etcètera.

Justament, ahir també es va anunciar la presentació per part del Govern d'Espanya del Pla Estatal d'Habitatge. També hi ha unes línies específiques en temes de rehabilitació i, des del departament, molt conscient amb tota aquesta temàtica. Per tant, nosaltres ens abstindrem per aquesta qüestió tècnica que no som els competents per determinar aquesta ampliació, però tota la consciència amb el sector i tota la sensibilitat que hi ha en aquest marc.

El president

Molt bé, diputat Becerra. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el vicepresident de la comissió, el senyor Salvadó. Quan vostè vulgui. No se m'ofengui ara.

Albert Salvadó Fernández

Gràcies, president. Bé, donarem suport a aquesta proposta de resolució perquè en compartim la filosofia. Al final és una necessitat molt present al nostre país, que puguem aprofitar el programa dels fons Next Generation, justament destinats a la rehabilitació energètica d'habitatges i que puguin arribar a totes aquelles comunitats i famílies que han fet l'esforç, el pas de presentar-se i d'organitzar-se per aprofitar aquesta oportunitat.

Per tant, hem de poder-la aprofitar, perquè són fons europeus pensats per modernitzar el parc d'habitatge, per reduir emissions, per millorar l'eficiència energètica, per rebaixar, al final, la factura de la llum i del gas en un moment en què és més necessari que mai. I, alhora, també per què no dir-ho?, generen activitat econòmica, ocupació i especialització professional en sectors vinculats a la construcció sostenible.

Passa que quan una política és bona, quan és útil, quan respon a una necessitat real, doncs, acostuma justament a passar que la demanda és molt elevada. Moltes comunitats de propietaris i molts ciutadans han vist en estos ajuts una oportunitat per rehabilitar edificis que feia anys que ho necessitaven. Per tant, això és una bona notícia. Vol dir que hi ha consciència energètica, que hi ha voluntat de millora, que hi ha predisposició per invertir en un habitatge digne i eficient? Ara bé, aquesta elevada demanda també ha tensionat los mecanismes disponibles, los recursos inicialment previstos, i ja s'ha vist clarament que quedaven insuficients per abordar tot lo volum d'expedients presentats, i això ho diu molt bé a la proposta de resolució, doncs, genera llistes d'espera, genera la no execució d'expectatives i, per tant, creiem que és molt lo que es proposa, que són dos mesures de sentit comú: ampliar la dotació pressupostària i ampliar els terminis d'execució via més mecanismes que calen, però que incideixen en una política que entenem que és estratègica, no només per al país, també per al Govern i per a les necessitats de la societat catalana, que és incidir, en este sentit, en una part de la rehabilitació d'habitatges necessària.

Per tant, en primer lloc, ampliar la dotació pressupostària. Si tenim projectes presentats i complixen los requisits, si responen als objectius europeus de transició energètica, lo lògic serà buscar la manera que estos expedients puguin culminar. I, en segon lloc, l'ampliació dels terminis d'execució. També tothom sabem que rehabilitar un edifici no s'improvisa. Calen informes tècnics, acords de la comunitat, permisos municipals, contractació i execució d'obres, justificació. Si estem parlant de comunitats de propietaris, encara se complica una mica més. Per tant, demanar que tot això es resolgue amb terminis massa ajustats pot posar en risc l'èxit de projectes perfectament viables. Per tant, entenem que ampliar el termini sis mesos no és ajornar res, és fer possible que les actuacions arribin a port. Entenem que aquesta decisió tindria un impacte especialment rellevant en un moment en que la rehabilitació del parc residencial és una prioritat estratègica. Per això hi votarem favorablement. I ho fem des d'una mirada constructiva, pensant que los propietaris esperen una resposta i en l'interès general del país.

El president

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

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, president. El Grup Popular valora aquesta proposta, perquè també posa en valor el que és la rehabilitació energètica dels habitatges. És una necessitat perquè millora la qualitat de vida de les persones, fa que els habitatges consumeixin menys energia, que moltes famílies vegin reducció de costos, entre un trenta i un cinquanta per cent en consum energètic, i millora el confort perquè et permet tenir una temperatura estable durant tot l'any. I tot això té tots aquests avantatges.

El Govern d'Espanya, quan va aprovar el Reial decret 19/21 el que va voler és veure de quina manera podia incentivar la rehabilitació dels habitatges i fer-ho d'una manera que tingui un menor cost per a les famílies o les comunitats. Des del Grup Popular considerem que aquell reial decret es va dissenyar malament, i la prova és que es van establir una sèrie de mecanismes quant a la gestió que avui en dia s'ha demostrat que eren ineficaços. Entre d'altres raons perquè va generar una dinàmica de tramitació i de gestió dels projectes que han generat aquest embús i aquestes dificultats a l'hora de poder accedir a aquests ajuts. Quin és el principal problema? Que les famílies o les comunitats han de presentar un projecte tècnic per tindre dret a aquests ajuts. I això és una qüestió raonable, però en moltes ocasions han d'avançar unes inversions. Hi ha famílies que fins i tot demanen crèdits a l'hora de poder-ho fer, i això fa que hagin d'anticipar uns recursos i no tots tenen la capacitat econòmica per poder aguantar. I aquests fons, que a més a més estan pendants de que hi hagi fons suficients a l'hora de poder tenir aquesta subvenció, en moltes ocasions no se sap quina és la disponibilitat dels fons. Hi ha molt poca transparència, i tampoc hi ha un coneixement real de quan es cobrarà. I tot això genera una tensió important en tot el sistema.

Per no dir tota la part de la dificultat administrativa. Hi ha tres canals a l'hora de poder-hi accedir, no estan coordinats entre ells i també els terminis són molt curts. Per tant, nosaltres vam demanar en el seu moment un redisseny de totes aquestes mesures. No ha estat així, i la prova és que avui ens trobem amb aquesta situació. Per tant, el Grup Popular donarem suport a aquesta proposta. Creiem que cal

incrementar els fons i creiem que també cal un replantejament dels terminis per facilitar que totes les persones que han fet..., a més, han avançat ja aquestes inversions, la majoria d'inversions ja estan fetes.

Les comunitats és cert que tenen aquestes bestretes a partir de 150.000 euros, però n'hi ha unes altres que no. I això està tensionant molt la capacitat econòmica de famílies, de comunitats que han fet aquestes inversions. Per tant, nosaltres volem que això es resolgui. Que s'agilitzi la tramitació i la gestió dels fons, que sí que és competència de la Generalitat, perquè aquí l'articulació que s'ha fet a Catalunya està dissenyada també des de Catalunya. És clar, amb l'Àrea Metropolitana. És clar, és que aquí hi ha els fons que s'articulen a través de les administracions catalanes. És cert que l'increment de fons ha de venir per part de l'Estat, però la Generalitat també té els seus fons, que també incorporen el fons de rehabilitació energètica. Per tant, des d'aquesta visió, com a mínim, el que sí que pot és demanar a l'Estat que ho faci. I això és una qüestió que creiem que és important, tenint en compte que no totes les famílies tenen aquesta capacitat econòmica per estar aguantant tant de temps unes obres que ja s'han realitzat i que, a més a més, són molt costoses.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Esteller. I seguidament i en nom de VOX, diputat Brello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias de nuevo, presidente. Estamos de acuerdo con esta propuesta de resolución sobre los fondos europeos para la rehabilitación energética de las viviendas y en cómo se han gestionado. Yo creo que se ha hecho una buena descripción de la situación, tanto por el partido proponente como por otros diputados que han intervenido anteriormente, por lo tanto no me voy a repetir.

Pero, sólo quiero hacer un pequeño comentario. No parece serio que la Administración invite a los ciudadanos a entrar en un sistema, los ciudadanos entran, como ha comentado antes una diputada incluso adelantado dinero, y luego los deja colgados a mitad de camino. Esto, sinceramente, no parece serio. Tenemos los

plazos, que efectivamente son muy cortos, tanto para tramitar como para ejecutar y un presupuesto insuficiente. No parece serio.

Y esta situación denota un problema grave en España y especialmente en Cataluña, que es la burocracia. La cantidad de organismos públicos que existen para, en este caso –es un caso muy visible–, per tramitar un único procedimiento administrativo, tienes que ir al organismo número 1, organismo número 2, organismo número 3... Todo el mundo tiene que opinar y al final los plazos pasan. En fin, llegas cuando llegas y ya estás fuera de plazo o no queda presupuesto. La verdad es que es lamentable, es lamentable. Y como hemos hecho muchas veces, hay que replantearnos la reducción del tamaño de la Administración, porque esto es un resultado evidente de esta ineficiencia, este monstruo que se ha creado.

Entonces hay dos peticiones concretas. Una es ampliar el plazo. Estamos absolutamente de acuerdo. Tenemos que ampliar el plazo para que las personas o comunidades que hayan hecho gestiones puedan finalizar. Luego, la otra es la ampliación presupuestaria. Aquella nos genera algunas dudas, nos genera algunas dudas que algún diputado anterior también ha manifestado. Y, en fin, nos quedamos con las dudas.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, diputat Bello. I per acabar, en nom de la CUP,

Fitxer 34CTH13

diputat Cornellà, quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Només per dir que evidentment, doncs, votarem a favor d'aquesta proposta, que és molt lògic el que expliquen i que no hi ha res més afegir que donar-hi suport.

El president

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció del president.)

Cinc del Partit Socialista i 1 de VOX, 6 abstencions.

I, vots a favor? 4 de Junts, 2 del Partit Popular, 2 d'Esquerra Republicana i 1 de la CUP.

Nou vots a favor i 5 abstencions. Per tant, queda aprovada la proposta de resolució.

Propostes de resolució acumulades sobre el servei de transport públic i sobre el millorament del transport urbà a Sant Sadurní d'Anoia

250-00671/15 i 250-00734/15

Si tots ho veuen bé, el punt 8 i el punt 9..., totes dues fan referència al servei del transport públic a Sant Sadurní d'Anoia. Per tant, podríem fer el debat de les dues propostes de resolució conjuntament i si ho creuen oportú d'allargar una mica la intervenció, breument, doncs, no hi ha cap problema, però entenc que podem fer-les totes dues conjuntament. Per tant, donaríem inici amb el Grup de Junts, després donaríem la paraula al Grup del Partit Popular, i seguidament la resta de grups per ordre de presentació d'esmenes. Per tant, Montse Ortiz, en representació de Junts per Catalunya, quan vostè vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Hi ha una imatge que explica molt bé quina és la situació del transport públic de Sant Sadurní d'Anoia, la d'un poble que amb tretze mil habitants no té estació d'autobús i, per tant, tenen els seus usuaris esperant el bus sota una marquesina, mullant-se cada dia que plou i sense espai suficient ni cap comoditat. I aquesta és la realitat que viuen els veïns i veïnes. Una realitat que, a més a més, s'agreuja per la crisi ferroviària.

L'R4, sabem que és una de les línies que més incidències i més retards pateix i per tant ha deixat de ser una alternativa real i fiable al transport per als veïns i veïnes de Sant Sadurní, convertint-se en un problema. Per tant, tota la pressió de mobilitat recau sobre l'autobús. Però també hi ha hagut més canvis. Hi ha hagut un increment

de població i també noves necessitats i oportunitats. Per tant, el sistema del transport públic de Sant Sadurní ja no dona resposta als veïns.

Per tot això presentem aquesta proposta. Defensem que cal més freqüència d'autobusos en hores punta entre Sant Sadurní i Barcelona, horaris que a més a més s'adaptin a les jornades laborals o d'estudi dels usuaris. Per tant, demanem un últim bus que ha de ser a dos quarts de deu de la nit. I una millor connexió amb la Universitat Autònoma de Barcelona.

Però amb tot això no n'hi ha prou, perquè també cal millorar la mobilitat dels veïns i veïnes de Sant Sadurní cap a la comarca de l'Alt Penedès, però també a tota la vegueria. I en posem dos exemples. El primer, per motius de salut, cada vegada més els veïns de Sant Sadurní s'han de desplaçar cap a Vilafranca o bé cap a altres centres hospitalaris, com poden ser els camins per poder ser atesos de les diferents proves que necessitin. I a dia d'avui no hi ha cap transport que pugui fer aquest trajecte.

Però també hem de pensar en els joves. Avui tenen opcions per estudiar dins de la mateixa vegueria, com poden ser el campus de la UPC de Vilanova o el campus de la Universitat de Lleida a Igualada. I aquesta oportunitat no la poden aprofitar perquè no existeix cap transport que els pugui portar cap a Vilanova o bé cap a Igualada. Per tant, perdem oportunitats per arrelar talent perquè, els joves puguin desenvolupar el seu projecte de vida també al Penedès. Per tant, sense una bona mobilitat, aquestes oportunitats les perdem.

I tornem al principi. Diuen que una imatge val més que mil paraules. Doncs facin-se una idea. No pot ser que davant d'aquesta realitat, l'única resposta que donem als veïns i veïnes de Sant Sadurní sigui acabar a unes llargues cues en una marquesina en una cantonada de la Rambla Generalitat. Per tant, es fa imprescindible canviar aquesta imatge. Per tot això, demanem que a Sant Sadurní es remodelen la marquesina que hi ha actualment. Que passi a ser una estació d'autobusos digna, que sigui funcional, que sigui còmoda, que sigui accessible, que sigui segura i que a més a més vagi acompanyat de tot el sistema d'informació perquè la gent que pugui fer servir el servei del transport públic tingui accés a la informació de manera fiable i accessible.

I en relació a la moció que ha presentat el Partit Popular, des del Grup Parlamentari de Junts compartim que cal prestar servei de transport públic eficient i útil als veïns de Sant Sadurní, que connecti amb el centre de l'estació de Rodalies, una estació que està ubicada, per a aquells que no ho coneguin en un punt molt poc accessible i, per tant, creiem i compartim que un marc adequat podria ser el del conveni de col·laboració amb l'ajuntament, que presenta aquesta proposta, i que ha de permetre una planificació rigorosa, ajustada a la realitat i a les demandes de servei.

La situació actual, doncs, evidencia que aquest model no funciona i que cal modificar-lo. Ara bé, no es pot fer a cop de titular, sinó des del sentit comú. Estem a favor de millorar aquesta connexió entre el nucli urbà i l'estació, però aquesta millora no es pot plantejar de manera simplista i d'esquenes a Sant Sadurní. Això implica connectar l'estació des de diferents punts del poble i disposar com a mínim de dues unitats de bus operatives i no una sola com és actualment, perquè amb un únic autobús és impossible garantir una cobertura adequada.

Per tot això, votarem a favor del primer punt de la proposta que ens han presentat. Però pel que fa al segon punt, ens abstindrem. No pas perquè no considerem necessària la millora del transport públic entre el centre i l'estació de Rodalies, sinó perquè el que es planteja no resol el problema. Respon més a una lògica electoralista que no pas a posar-hi solucions reals i útils per als veïns de Sant Sadurní.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputada Ortiz. I seguidament, i en nom del Grup del Partit Popular, té la paraula la diputada Eva Garcia.

Eva García i Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Bé, Sant Sadurní d'Anoia és un municipi de més de tretze mil habitants, com ara s'exposava per part de la presentació de l'altra proposta de resolució, on el servei d'autobús urbà és del tot insuficient en aquests moments. Les freqüències són escasses i no responen a la realitat de la demanda que hi ha entre els veïns de Sant Sadurní. Els horaris no sempre s'ajusten a les

arribades i sortides dels trens i, per tant, això dificulta la intermodalitat. També, en hores punta molts viatgers es veuen obligats a recórrer al vehicle privat perquè hi ha manca de servei.

A més, el gran problema és que al mes d'agost, quan la mobilitat continua sent necessària per a molts veïns, per a treballadors, per a gent gran, per a persones que necessiten i per visitants també de les caves del municipi, doncs el servei desapareix deixant sense cobertura real a una part de la població. Això no té cap sentit. Al mes d'agost, doncs, la gent continua vivint, la gent continua treballant, la gent continua pagant impostos i en canvi no reben aquest servei tan necessari que hauria que haurien de tenir. Aquest dèficit, a més, s'afegeix a les mancances estructurals que en aquests moments té la línia R4, que pateix retards i incidències també recurrents, així com períodes d'obres que obliguen a desplegar serveis alternatius. Per aquests motius, el Partit Popular hem presentat aquesta proposta de resolució per formalitzar abans d'acabar l'any 2026, en aquest cas, un conveni estable en col·laboració amb l'Ajuntament de Sant Sadurní, per crear i consolidar un servei de bus urbà que connecti de manera directa i regular l'estació de Rodalies amb el centre del municipi.

També, incloure en aquest conveni de col·laboració el funcionament del servei d'autobús durant tot l'any –tot l'any–, inclòs el mes d'agost. Cal mantenir el bus urbà tots els mesos de l'any i tots els dies de la setmana. La gent no escull quan s'ha de traslladar o quan s'ha de posar malalta o quan ha d'agafar un transport públic, sinó que ha de ser un servei obligatòriament set dies a la setmana, dotze mesos a l'any. S'ha d'assegurar que la població disposa sempre d'una alternativa de transport col·lectiu adequada, en aquest cas. També demanem l'increment de les freqüències del bus urbà, establint intervals suficients per absorbir la demanda existent, preveient reforços addicionals en hores punta, com deia. I la coordinació dels horaris d'autobús urbà amb els horaris de trens de l'R4. Això és molt important per reduir els temps d'espera i afavorir, com deia abans, la intermodalitat.

I, doncs, nosaltres donarem suport a la proposta de resolució presentada pel Grup de Junts, i espero posicionar-me després sobre les esmenes que presenta Esquerra.

El president

Molt bé, diputada Garcia. I ara, per ordre de presentació d'esmenes, tindria la paraula, en nom d'Esquerra Republicana, la diputada Llop. Quan vostè vulgui.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Certament, i ho han dit les diputades que m'han precedit, Sant Sadurní és un municipi de tretze mil habitants que pateix, i això li passa a tot el país, de dificultats de mobilitat pública, que fan impossible una equitat territorial en aquest àmbit. Tenim un greu problema amb els trens, especialment amb les rodalies i la mitja distància, i en el cas de l'R4, en aquest tram encadenem –posem-hi cometes– «desgràcies» una darrere l'altra.

Obres del tercer fil, obres de reparació del tercer fil que es va fer malament, el malaurat accident entre Gelida i Sant Sadurní. Total, que hem tingut un munt de mesos sense trens de Rodalies i amb serveis substitutoris que feien aquest tram. I que un cop recuperem el que hauria de ser la normalitat de l'R4, lamentablement entrem en la normalitat del que aquest país entén com el servei de Rodalies, és a dir, un servei indigne, gens fiable i menys previsible encara.

Per això la pressió sobre l'autobús és creixent, perquè és un mitjà molt més fiable i al qual la ciutadania acudeix davant la incompareixença del tren, però que evidentment no té la mateixa capacitat que els trens i, a més a més, estem partint d'un sistema de transport públic per carretera de concessió franquista de l'any 53 i que, per tant, tampoc s'adapta al que és la realitat actual de la població. Per tant, compartim i agraïm la presentació d'aquesta proposta de resolució per part del Grup Parlamentari de Junts, compartim el que s'hi proposa i de fet és el que es treballa des de l'alcaldia i des de l'equip de govern de Sant Sadurní.

En tot cas, estem molt d'acord que és necessari reforçar els autobusos i les freqüències que actualment té el Bus exprés, l'E18 Hi ha una certa freqüència pel matí, entre 6:30 i 7:45, Déu n'hi do els autobusos que hi ha, però és veritat que llavors desapareix la franja i fins a les 9 no n'hi ha cap més. De la mateixa manera que des de Barcelona, el primer autobús que surt és a les 7.20 i el darrer que surt és a les 20.30, que la gent que acaba de treballar a les 8, etcètera, és evident que no hi arriba i per tant ens sembla molt necessari aquest reforç tant en un sentit com en l'altre.

De la mateixa manera, ens sembla imprescindible el reforç d'un servei de connexió amb la Universitat Autònoma de Barcelona, un servei que va començar en certa manera el 2023 amb un punt experimental, tant a Vilafranca, Sant Sadurní i al final s'hi ha afegit Gelida, i que com que no tenim altres opcions és evident que ha mort d'èxit i, per tant, és necessari reforçar-lo perquè és la millor connexió entre l'Alt Penedès i la Universitat Autònoma. De la mateixa manera que compartim que no només hem de millorar amb centres fora, amb l'Autònoma o Barcelona, sinó que també és imprescindible la connectivitat dins de la mateixa comarca, i compartim que és necessari aquest eix del riu Bitlles-Mediona, que és la connexió natural amb Sant Sadurní, de la mateixa manera que hem de connectar amb les capitals de la vegueria per serveis d'estudiants, però per serveis mèdics, també. I més si volem impulsar el Consorci Sanitari de l'Alt Penedès-Garraf, necessitem aquest transport públic.

Per tant, compartim molt això. De fet, les nostres esmenes en aquest sentit anaven en la línia de remarcar que aquest increment de freqüències que demanem és perquè també es va acordar amb la Taula de Mobilitat de l'Alt Penedès i, per tant, el mateix Govern hi està d'acord i va dir d'implementar-ho, per això ens semblava important que ho digués. I en el cas d'aquesta mobilitat, en els darrers dos punts, aquesta necessitat d'estació d'autobusos, etcètera, volíem afegir la necessitat de que evidentment es coordini amb l'Ajuntament de Sant Sadurní. De fet, i aquí lligo amb la proposta de resolució del Partit Popular, bàsicament perquè aquí hi ha una barreja de serveis. És a dir, sí que hi ha autobusos que creuen Sant Sadurní, que tenen tres parades, en general, que són interurbans, que són competència de la Generalitat. Després hi ha autobusos urbans que són competència de l'Ajuntament, que és qui ho paga i qui presta el servei. Per cert, nosaltres, en les esmenes que plantejàvem, li demanàvem que en lloc de dir que es creés...

El president

Hauria d'acabar, diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Sí, però li demano una mica de..., d'allò, perquè hem ajuntat dues...

El president

Sí, sí, sí...

Lluïsa Llop Fernàndez

Llavors és complicat, com si diguéssim.

El president

Li he donat un minut més.

Lluïsa Llop Fernàndez

Vaig acabant, té raó. En tot cas, en la seva proposta de resolució vostès demanaven crear i consolidar un servei de bus urbà. Aquest servei existeix, el dona l'ajuntament. Una vintena de parades a Sant Sadurní, que també arriben al tren, a l'estació de Rodalies. Per tant, el servei existeix. El que vostès estan demanant és que la Generalitat, entenc, que entri en consorci en aquest servei de bus urbà i que a més a més hi aporti recursos, cosa que ja estaria bé, però no és el que explica en la seva proposta de resolució.

I, en tot cas, cert, és necessari que aquest servei vagi lligat a la mobilitat de l'R4. Però, sap què passa? Que el problema no és el servei d'autobús, el que no lliga ni per Déu els horaris és l'R4, que no hi ha manera de que passi mai amb una hora que sigui previsible. Per tant, per part de l'ajuntament hi ha aquest servei. Molt bé si la Generalitat hi vol aportar recursos. Però nosaltres, tal com està redactat i per això entrava amb les esmenes, no hi estem d'acord.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Llop. Vinga. Seguidament, el diputat Aparicio, en nom del Partit Socialista.

José Ignacio Aparicio Ciria

Gràcies, president. Respecte a la primera proposta de resolució de Junts, compartim el diagnòstic general que planteja la proposta. El transport públic és un element clau en el context actual d'emergència climàtica, però també és una qüestió d'equitat territorial i d'igualtat d'oportunitats. I és evident que hi ha disfuncions que afecten el dia a dia de molts ciutadans, també a Sant Sadurní d'Anoia. Ara bé, dit això, no

podem compartir ni el plantejament ni la concreció d'algunes de les propostes que es fan.

En primer lloc, perquè el Departament de Territori, Habitatge de Transició Ecològica ja està actuant. De cara al proper mes de setembre està previst reforçar el servei de bus exprés entre Sant Sadurní d'Anoia i Barcelona, la línia 18, amb l'objectiu d'incrementar l'oferta i donar resposta a l'augment de la demanda. Això permetrà millorar la cobertura horària i reduir les situacions de saturació en hores punta. Per tant, en aquest àmbit ja hi ha una actuació planificada en

Fitxer 34CTH14

marxa.

En segon lloc, agraïm la predisposició de Junts, i en aquest cas de la diputada Montse Ortiz, per transaccionar aquest punt, que és el que fa referència a la connexió amb la Universitat Autònoma de Barcelona. Cal recordar, també, que aquesta línia ja es va reforçar durant el curs 2024-2025 amb noves expedicions i millores com la incorporació de la parada a Gelida que s'ha comentat anteriorment.

Pel que fa a la resta de propostes, com el reforç de línies comarcals o les actuacions en infraestructures concretes, no hi ha en aquests moments una previsió d'execució en els terminis que es planteja a la proposta. Això no vol dir que no es puguin analitzar o estudiar en el futur, però creiem que cal fer-ho des d'una planificació rigorosa, amb criteris tècnics i de viabilitat, i no a través de calendaris tancats que no responen a la realitat de la gestió pública.

Finalment, en relació amb la informació a l'usuari, sí que volem posar en valor que el Departament treballa per garantir una informació adequada les parades i per avançar cap a sistemes d'informació en temps real, sempre amb l'objectiu d'evitar esclatxes i millorar l'experiència dels usuaris. Tot això perquè compartim part del diagnòstic del diagnòstic, però no totes les solucions plantejades, perquè ja hi ha mesures en marxa i perquè les nostres esmenes, algunes, doncs, no han estat acceptades, el nostre grup votarà per l'abstenció en alguns punts i el vot afirmatiu en altres.

Respecte a la segona proposta de resolució, del Partit Popular, no podem compartir en aquest cas ni l'enfocament ni les solucions que es proposen. En primer lloc, pel que fa al punt 1, les competències en matèria de transport urbà corresponen a l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia, d'acord amb la normativa vigent. Per tant, no és procedent instar el Govern de la Generalitat a formalitzar un conveni per crear un servei que ja és competència municipal. I pel que fa al punt 2, entenem la voluntat de millorar el servei, ampliar freqüències, de garantir el funcionament durant tot l'any i millorar la coordinació amb els horaris ferroviaris o reforçar la informació a l'usuari, que són objectius que compartim tots. Tanmateix, tornem a topiar amb la mateixa qüestió de fons. Estem parlant d'un servei de titularitat municipal i, per tant, aquestes decisions corresponen a l'ajuntament, que és qui ha de dimensionar el servei en funció de les necessitats i dels recursos disponibles i, per tant, el nostre vot serà negatiu.

I acabo ja, perquè no em renyí el senyor president.

El president

Molt bé, diputat Aparicio. I seguidament, i en nom de VOX, té la paraula el diputat Bello. Quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Desde el Grupo de VOX nos manifestamos a favor de apoyar estas propuestas de mejora del transporte público en Sant Sadurní d'Anoia a expensas de alguna enmienda que veremos a ver si la aceptan.

Gracias.

El president

Molt bé, senyor Bello. I per acabar, el diputat de la CUP Dani Cornellà. Quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí. A la primera proposta votarem a favor de tots els punts. De fet, en aquesta proposta el que es constata una vegada més és que el mal funcionament de Rodalies, com expliquem sempre, el que comporta és que s'hagi de suplir aquesta

mobilitat amb autobusos, en aquest cas, entre Sant Sadurní d'Anoia i Barcelona, i el que demana la proposta bàsicament és reforços a aquesta línia, que és veritat que cada cop està més saturada, i també a la línia que connecta amb la UAB. Aquí sí que cal recordar de nou que si hi hagués un bon servei de l'R4 i de l'R8 de Rodalies, amb un transport a Martorell s'hauria de poder resoldre. Però bé, tenim..., el servei va com va, no?, per desgràcia.

També estem a favor de millorar la mobilitat dins la vegueria del Penedès, que molts cops, per desgràcia, també queda oblidada pel fet que sempre es prioritza la mobilitat cap a Barcelona. Per tant, les propostes que ens fan estan bé. La mobilitat interna del Penedès és la que sovint depèn exclusivament del bus i hauríem de poder focalitzar els recursos del sistema de bus si el tren funcionés com cal. Però bé, i a favor de tenir millors condicions a les parades dins de Sant Sadurní, que deixin de ser precàries, tal com descriuen en la proposta de resolució, amb un bon sistema d'informació a temps real. Per tant, d'acord amb tot.

I la segona proposta, del Partit Popular. Doncs, als punts 1 i 2 no hi donarem suport. I en tot cas en els punts del 2, des de la a la d'ens abstindrem, entenent, doncs, que podríem mirar això del tema del mes d'agost, la disminució de la demanda... En tot cas, justificar l'anul·lació total del servei, potser no és una bona mesura. S'hauria de mirar bé. També entendríem que amb aquestes estadístiques podríem veure si realment es necessita un increment de la freqüència, un servei que doni resposta a les necessitats de la ciutadania, de la mateixa manera que la coordinació del bus urbà i l'R4 és essencial. De fet, si el tren de l'R4 és a quarts de sis del matí, estaria bé que al bus també sortís abans i que el servei acabés més tard que a quarts de nou del vespre. Hi ha trens fins a poc després de les onze. I que el bus no sortís de l'estació un minut abans que el tren arribi a l'estació. Fa riure, però és la realitat, no? I tot i això, sí que és veritat que, mira, una cosa bona té la impuntualitat i el mal funcionament de Rodalies, és que tampoc això no és ni de fiar.

I sobre el darrer punt, també d'acord amb millorar la informació i la senyalització. Tot i això, aquí sí que volíem apuntar que hi ha a la web bussantsadurni.cat i la informació del servei també a l'app de Moventis, que és l'empresa operadora que

està prou bé. Per tot això, en aquests subapartats del punt 2 ens abstindrem. Gràcies.

Per tant, demanaríem la votació del punt 1 i 2 a part, i dels subpunts del 2, totes agrupades si volen.

El president

Es refereix...

Dani Cornellà Detrell

Si, sí, de l'última.

El president

Si de cas, i breument, les dues portaveus, si volen fer ús de la paraula pel tema que creguin oportú, però breument, de les esmenes, i...

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Molt breu, només per anunciar que hem acceptat totes les esmenes d'Esquerra Republicana perquè milloraven el text i el contingut. I de les esmenes presentades pel Partit Socialista només hem pogut acceptar l'esmena número 2. La resta considerem que modifiquen i dilueixen, al final, el que nosaltres demanàvem en aquesta proposta, que és millorar la freqüència, perquè és evident que hi ha una mancança i ho han explicat molt bé els diputats que ens han precedit, que els horaris no encaixen i que els busos van saturats cada dia. Res més.

Gràcies.

El president

Molt bé. Diputada Garcia. Breument.

Eva García Rodríguez

Sí. Gràcies, senyor president. Bé, nosaltres no podem acceptar les esmenes que presenta el Grup d'Esquerra Republicana. De fet, el que venen és a igualar, perquè demanen millorar el servei. No, no, el que cal és crear i consolidar, ho repeteixo, doncs, un servei d'autobús urbà a Sant Sadurní d'Anoia.

Per tant, nosaltres ens reafirmem que seguim pensant, seguim creient que un conveni de col·laboració és necessari amb l'Ajuntament de Sant Sadurní d'Anoia, precisament per crear i consolidar aquest servei de bus urbà.

I jo demano, doncs, que facin un plantejament els grups que pensen votar en contra dels subpunts de l'apartat del punt 2 perquè qui voti en contra d'aquest apartat a, precisament, del segon punt, doncs, votarà en contra que hi hagi servei d'autobús urbà en el mes d'agost a Sant Sadurní d'Anoia. Per tant, que ho tinguin ben clar els grups que pensen votar en contra, que el que faran és prohibir que els ciutadans de Sant Sadurní d'Anoia tinguin el servei d'autobús urbà en aquest cas durant el mes d'agost.

Gràcies.

El president

Molt bé. Anem a la votació de...

(Remor de veus. Pausa.)

No accepteu cap esmena, no? *(Pausa.)* Molt bé.

[El vicepresident #9.11]

I havent acceptat les esmenes, hi ha un punt zero nou.

El president

Amb la proposta de resolució de Junts, hi ha un punt nou. (Veus de fons.) O punt zero, digueu-ne com vulgueu. Vinga, doncs. Per tant, passem a votació punt per punt.

Eva García Rodríguez

President: votació separada del punt 0.

El president

Mana'm?

Eva García Rodríguez

Votació separada del punt zero.

(Algú diu: «I del punt 3.»)

El president

Zero i 3. I la resta. Per tant, l'1, el 2, el 4, el 5, el 6, el 7... Votem conjuntament.

Comencem votant els conjunts, que així ens els traiem del davant. Vinga: 1, 2, 4, 5, 6, 7.

Vots en contra?

Abstencions? 5 vots, abstencions del Partit Socialista.

I, vots a favor? La resta de grups, que som 11. Onze vots a favor, cap en contra i 5 abstencions.

Ara passaríem el 0 i el 3 conjuntament o per separat? *(Pausa.)*

Eva García Rodríguez

Separat.

El president

Separat.

Vinga: punt 0.

Vots en contra? 2, del Partit Popular.

Abstencions? 5, del Partit Socialista.

I vots a favor? La resta de grups: Junts, Esquerra Republicana, VOX i CUP, 11.

Per tant, també queden aprovats.

Som 16: 9 a favor, 2 en contra i 5 abstencions.

I ara passaríem a votació el punt 3.

Vots en contra?

Abstencions?

I vots a favor? Que fóra la unanimitat.

Llavors, la proposta de resolució número 9 del Partit Popular, que té dos punts.

Aquesta la votem conjuntament o la votem per separat?

(Pausa. Veus de fons.)

Dani Cornellà Detrell

Sí, nosaltres demanàriem els punts 1 i 2 junts, i els subpunts del 2, junts.

[#]

Falta separar el punt 1 del 2.

El president

Del 2. Però el 2 el podem votar conjuntament o...? *(Pausa.)* Quina lletra? Tots.

(Veus de fons.)

[El vicepresident #11.59]

Les lletres, apart.

El president

Ah, d'acord. Ara! Vinga. La capçalera per una banda, les lletres per una banda.
Vinga, perfecte!

Comencem pel punt 1.

Vots en contra? 5, del PSC, 1 de la CUP, i 3 d'Esquerra Republicana: 9 en contra.
Abstencions? Cap.

I vots a favor? 4, de Junts, 2 del PP i 1 de Vox: 7.

Per tant, no s'aprova.

Votaríem el punt 2. La introducció o la capçalera, digueu-ne com vulgueu. Vinga!

Vots en contra? Esquerra Republicana i PSC: són 5 i 3, 8. I la CUP –perdó, Cornellà–
: 9.

Abstencions? 5. 4 de Junts.

I vots a favor? 3: Partit Popular i VOX.

Queda rebutjada.

I ara votaríem tot el reguitzell de lletres. D'acord? *(Pausa.)* Vinga.

Vots en contra? PSC i Esquerra Republicana, que son 5 i 3, 8.

Abstencions? 4 i un 5, per Junts i la CUP.

I vots a favor? Partit Popular i VOX, que son 3.

Per tant, tampoc s'accepten.

Doncs, senyores i senyors, cuideu-vos molt.

Aixequem la sessió.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT