



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Sessió núm. 39 / CTH / 16.09.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\39CTH1\

Fitxer 39CTH1

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

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 39, dimecres 16 de setembre de 2026

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

Sessió 39 de la CTH

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

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

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el Pla de serveis ferroviaris (tram. 354-00379/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
2. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el Pla de serveis ferroviaris 2030-2040 (tram. 354-00380/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
3. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i la consellera d'Interior i Seguretat Pública sobre la gestió del foc a les Gavarres (tram. 354-00381/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
4. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'origen de l'incendi de les Gavarres (tram. 354-00382/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
5. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre les circumstàncies de l'inici de l'incendi de les Gavarres i les actuacions dutes a terme (tram. 354-00387/15). Joan Garriga Doménech, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
6. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el grau de compliment dels municipis catalans de les obligacions legals relatives als plans de prevenció d'incendis forestals i llur integració en el document únic de protecció civil municipal (tram. 354-00388/15). Joan Garriga Doménech, juntament amb un altre diputat del

Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

7. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre les causes de l'esvoranc produït al barri del Putxet de Barcelona per les obres de la línia 9 del metro (tram. 354-00389/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

8. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica perquè informi sobre les causes de l'esvoranc produït al barri del Putxet de Barcelona, a l'entorn de les obres de la línia 9 del metro (tram. 354-00390/15). Joan Garriga Doménech, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

9. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la gestió de l'episodi de pluges torrencials i inundacions el 22 i 24 d'agost de 2026 al Camp de Tarragona (tram. 354-00414/15). Joan Garriga Doménech, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

10. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre els problemes de mobilitat del 12 d'agost de 2026 amb motiu de l'observació de l'eclipsi solar (tram. 354-00417/15). Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

11. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma Mercaderies per l'Interior davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè expliqui el seu informe sobre el col·lapse imminent del tercer fil del Corredor Mediterrani (tram. 356-01634/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

12. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Així No al Macrocementiri davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre els

motius de l'oposició al projecte d'un macrocementiri a Monistrol de Calders (tram. 356-01689/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

13. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre els robatoris de coure a la xarxa de trens i les mesures de seguretat i protecció de les infraestructures ferroviàries (tram. 356-01732/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

14. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'associació Projecte Roma davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les dificultats d'accessibilitat al transport públic i el projecte (tram. 356-01733/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

15. Sol·licitud de compareixença d'una representació del Col·legi de Notaris de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació de l'habitatge des de la perspectiva de la informació estadística notarial dels contractes de lloguer (tram. 356-01763/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

16. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el Pla de serveis ferroviaris (tram. 356-01779/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

17. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el motius per no recuperar els trens semidirectes entre Manresa i Barcelona i sobre el calendari previst per a recuperar el servei abans del 2040 (tram. 356-01780/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

18. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la UTE formada per Construcciones Rubau i Aquaterra Servicios Infraestructuras davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les actuacions a la carretera GI660 i la responsabilitat en l'incendi de les Gavarres (tram. 356-01781/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

19. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les causes de l'esvoranc produït al barri del Putxet de Barcelona per les obres de la línia 9 del metro (tram. 356-01789/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

20. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les causes de l'esvoranc produït al barri del Putxet de Barcelona, a l'entorn de les obres de la línia 9 del metro (tram. 356-01800/15). Andrés Bello Sanz, Grup Parlamentari de VOX en Cataluña. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

21. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma contra la Llei 11/2025 davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la necessitat de modificar aquesta llei per a eliminar la retroactivitat i la desprotecció en els habitatges protegits (tram. 356-01756/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

22. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Ferrmed davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el sistema Firrst com a solució al transport de mercaderies pel Corredor Mediterrani (tram. 356-01760/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

23. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma Prou Excuses - Carreteres Segures al Baix Ter davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la problemàtica de la seguretat i la sinistralitat a les carreteres de la comarca (tram. 356-01812/15). Elena Díaz Torrevejano, juntament amb un altre

diputat del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts, Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Lorena Roldán Suárez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, David Cid Colomer, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Comuns, Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

24. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Defensem Ulldeter davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les afectacions ambientals, socials i territorials del projecte de telecabin a l'estació de Vallter promogut per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (tram. 356-01822/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

25. Sol·licitud de compareixença d'Òscar Playà, director general de Rodalies de Catalunya, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el dispositiu de mobilitat previst per al dia de l'eclipsi i la seva gestió (tram. 356-01827/15). David Cid Colomer, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

26. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre els problemes de mobilitat del 12 d'agost amb motiu de l'observació de l'eclipsi solar (tram. 356-01828/15). Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

27. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació SVH Sense Vies davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la necessitat de soterrar les vies del tren a Sant Vicenç dels Horts (tram. 356-01830/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

28. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el compliment dels plans de descarbonització de la flota d'autobusos interurbans que estableix el Decret llei 5/2026 (tram. 356-01831/15). Andrés Bello Sanz, Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

29. Compareixença d'una representació de Comissions Obreres de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè expliqui l'informe "Catav 2021 - Xarxa Catalana d'Alta Velocitat, obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora" (tram. 357-00881/15).

30. Compareixença de Jordi Muñoz, secretari de mobilitat de la Unió General de Treballadors de Catalunya, i José Rodríguez, autor de l'informe "El cost d'anar a la feina: anàlisi sobre el temps, el cost econòmic, personal i social dels desplaçaments per anar a la feina", davant la Comissió de Territori i Habitatge per a presentar aquest informe (tram. 357-00980/15).

31. Control del compliment de la Resolució 441/XV, sobre el millorament del servei ferroviari a l'Empordà (tram. 290-00390/15).

32. Proposta de resolució sobre l'emergència d'habitatge a Salt i les mesures urgents per a garantir el dret a l'habitatge (tram. 250-00769/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 321, 74; esmenes: BOPC 354, 11).

33. Proposta de resolució sobre el desplegament de l'àrea residencial estratègica Ronda Sud - Aeroport, al Prat de Llobregat (tram. 250-00809/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 333, 51; esmenes: BOPC 365, 23).

34. Proposta de resolució sobre la implantació de mesures de reducció de la càrrega fiscal amb relació a l'habitatge (tram. 250-00812/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 333, 55).

35. Proposta de resolució sobre el garantiment de la seguretat a la carretera B-224 a l'altura del barri de Can Bonastre, de Piera (tram. 250-00818/15). Grup

Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 333, 64; esmenes: BOPC 365, 23).

El vicepresident

Bé; bon dia. Donem començament a la comissió.

Espero que els diputats i diputades membres de la comissió hagin gaudit de les vacances, les hagin aprofitat, i ja comencem... Tot lo bo no dura per sempre, eh?, i, per tant, ja comencem curs polític. Dit això, en primer terme, excuso avui el president, el Quim Calatayud, i esperem retrobar-nos amb ell ja la propera comissió.

Dit això, comencem. Tenim vint-i-vuit sol·licituds de compareixences i sessions informatives. Demanem... Perdó? (*Veus de fons.*) Sí, perdó. Sí. Sí, estic desentrenat. Ja em disculpareu. Primer de tot, substitucions dels diferents grups parlamentaris. Sí, diputada Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Bon dia, vicepresident. En lloc del diputat Quim Calatayud, avui ens acompanyarà el diputat Joan Canadell, i, en lloc del diputat Salvador Vergés, la diputada Sònia Martínez. Després notifiquem un canvi de l'ordre del dia que vam enviar ahir també a tots els membres.

Gràcies.

El vicepresident

Perfecte. Gràcies. Senyora Candela.

Eva Candela López

Sí; moltes gràcies, vicepresident. Bon dia. La diputada Imma Ferret substituirà la diputada Neus Comes.

El vicepresident

Gràcies. Diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Bon dia a tothom. El diputat Jordi Viñas substituirà la diputada Ester Capella.

El vicepresident

Perfecte. Ara sí, passem al... *(Dani Cornellà Detrell demana per parlar.)* Sí, diputat Cornellà?

Dani Cornellà Detrell

Sí, perdó. Jo demanaria, si pot ser, l'alteració de l'ordre del dia per primer votar el control del compliment sobre el millorament del servei ferroviari a l'Empordà. Per qüestions d'agenda jo hauré de marxar, i, bé, com que és una cosa molt ràpida, doncs això, si pogués [04.12] de manera ràpida... I això, que ho demano.

El vicepresident

Els diferents portaveus estan d'acord en poder avançar el control del compliment a després de les diferents votacions de les sol·licituds de compareixença i sessions informatives? *(Veus de fons.)* És a dir, lo control de compliment, que és el punt 31... *(Veus de fons.)* Sí, el punt 31, control de compliment de..., sol·licitat per la CUP. Demana d'avançar-ho abans, eh?, per temes d'agenda del mateix diputat. Si no hi ha cap inconvenient... Sí? *(Pausa.)* D'acord. *(Judith Toronjo i Nofuentes demana per parlar.)* Sí.

Judith Toronjo i Nofuentes

Vicepresident, també per informar avui en aquesta comissió que posposaríem el punt 33 per a la següent comissió, que era referent a un tema del Prat i que, per darrer moment, hem hagut de canviar.

Proposta de resolució sobre el desplegament de l'àrea residencial estratègica Ronda Sud - Aeroport, al Prat de Llobregat (posposada)

250-00809/15

Gràcies.

El vicepresident

Perfecte. Per tant, eh? –tal com ha dit, també va demanar-ho per correu electrònic el Grup Parlamentari de Junts–, quedaria posposat el punt 33 de l'ordre del dia.

D'acord? Per tant, dit això, ara sí, demano, los 28 punts de sol·licitud, si hi ha algun grup parlamentari que demane votació separada o ho voten conjuntament.

Eva Candela López

Sí, president. Nosaltres demanaríem votació separada dels punts 5, 6, 8, 9, 20 i 28.

Lluïsa Llop Fernàndez

Eren els punts 6..., eren 8...

Eva Candela López

8, 9, 20 i 28, presentat pel Grup de VOX.

Judith Toronjo i Nofuentes

Nosaltres, com he notificat a la Mesa, també el 18 per separat.

El vicepresident

Perfecte.

Sol·licituds de sessió informativa i de compareixença

354-00379/15 a 354-00382/15, 354-00389/15, 354-00417/15, 356-01634/15, 356-01689/15, 356-01732/15, 356-01733/15, 356-01756/15, 356-01760/15, 356-01763/15, 356-01779/15, 356-01780/15, 356-01789/15, 356-01812/15, 356-01822/15, 356-01827/15, 356-01828/15 i 356-01830/15

Per tant, passem ara a votar los punts 1, 2, 3, 4, 7, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 19, 21, 22, 23, 24, 25, 26 i 27, d'acord? (*Pausa.*)

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queden aprovades per unanimitat estes sol·licituds.

Sol·licituds de sessió informativa i de compareixença

354-00387/15, 354-00388/15, 354-00390/15, 354-00414/15, 356-01800/15 i 356-01831/15

I ara passaríem a la votació dels punts 5, 6, 8, 9, 20 i 28.

Vots en contra?

PSC, Comuns, CUP, Esquerra Republicana, Junts.

Abstencions?

No cap.

I vots a favor?

Partit Popular i VOX.

Per tant, quedarien 13 vots en contra i 3 a favor.

I, per tant, quedarien desestimades les sol·licituds de compareixença.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la UTE formada per Construcciones Rubau i Aquaterra Servicios Infraestructuras perquè informi sobre les actuacions a la carretera GI660 i la responsabilitat en l'incendi de les Gavarres

356-01781/15

I, per últim, passem a votar la número 18 per separat.

Vots en contra?

Junts per Catalunya.

Abstencions?

No cap.

Vots a favor?

Partit Socialista, Comuns, la CUP, Esquerra Republicana, Partit Popular i VOX.

Per tant, 12 a favor, 4 en contra.

I quedaria aprovada aquesta sol·licitud de compareixença.

Control del compliment de la Resolució 441/XV, sobre el millorament del servei ferroviari a l'Empordà

290-00390/15

I ara passaríem al punt número 31, tal com ha sol·licitat el Grup Parlamentari de la CUP, el control del compliment de la Resolució 441/XV, sobre el millorament del servei ferroviari a l'Empordà. Té la paraula per tres minuts el diputat Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí. No, aniré ben ràpid. És un control de compliment d'una proposta de resolució que es va aprovar en aquest Parlament el novembre del 2025 sobre el millorament de la xarxa ferroviària a l'Empordà. I, re, només dir que, evidentment, no estem gens d'acord amb dir que..., el que explica el control de seguiment, perquè no s'han executat doncs els punts que es van aprovar en aquest Parlament, per exemple, el de posar en marxa una línia d'autobusos entre l'estació de Camallera a l'Escala, amb aturades a Ventalló i Viladamat, amb horaris adaptats també a l'estació ferroviària de Camallera, no?, per poder millorar la intermodalitat.

I, amb això, la resposta que ens donen és que s'està treballant, s'està licitant un estudi. Això, quasi un any després es diu que s'està licitant, és a dir, que no està ni licitat. I també amb el tema de l'estació, del canvi de nom de l'estació de Cervera de la Marenda, que és un tema que ja es portava temps treballant. Pensem que la resposta és totalment insuficient, que no diu més enllà de dir que s'ha enviat la resolució al consolat general francès a Barcelona i que s'ha passat al Govern de l'Estat. No ens explica quines feines s'estan fent per poder doncs normalitzar lingüísticament aquesta estació com moltes altres ja ho estan, vull dir que tampoc no seria una cosa excepcional. Per tant, nosaltres... I, després, hi han molts altres punts que, evidentment, ni se'ns contesta el grau de compliment.

Per tant, doncs pensem que s'ha de votar que no, que no s'ha complert el que aquesta comissió va aprovar als diferents punts d'aquesta proposta de resolució per millorar la xarxa ferroviària a l'Empordà.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara té la paraula durant tres minuts la diputada Sònia Martínez, del Grup Parlamentari de Junts. Quan vulga.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, vicepresident. Des de Junts per Catalunya doncs també donem suport a la constatació d'aquest no compliment d'aquesta resolució. Ja hem advertit també en altres ocasions que el Govern té tendència a respondre amb estudis on calen accions i també amb licitacions on calen resultats. I l'informe, com bé ha dit el diputat, de la consellera ho confirma tot punt per punt. L'autobús entre Camallera i l'Escala s'emmarca en una licitació amb horitzó 2028, diu, però la resolució era clara: l'autobús havia d'estar operatiu quan comencin a parar els trens de mitja distància a Camallera i no anys després. I si les obres d'adaptació de l'estació no acaben fins al gener o al febrer del 2027, també ja estem parlant d'un nou retard. Però el que no pot passar és que els trens comencin a parar a Camallera i els veïns de l'Escala, de Ventalló i de Viladamats no tinguin cap autobús que els hi porti. L'alcalde ja va rebre uns compromisos concrets. I a aquest Parlament doncs vam aprovar una resolució, i la consellera respon amb un estudi que mira cap al 2028.

Per altra banda, també diu que a la coordinació horària de Figueres s'hi treballa, sense dates ni sense compromisos. El pla de serveis acabarà el primer semestre del 2026. I també la denominació en català de Cervera de la Marenda queda bloquejada per un reglament europeu que, curiosament, doncs no impedeix que altres estacions tinguin denominacions en llengües pròpies. L'Empordà porta anys esperant millores ferroviàries i, per tant, doncs, reiterem el nostre suport.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Martínez. És el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Certament, la Resolució 441, que vam aprovar en aquesta mateixa comissió el novembre passat, contenia un mandat molt concret per millorar el servei ferroviari a l'Empordà, amb tota una sèrie de punts que, a més, van ser àmpliament votats favorablement per aquesta comissió. I el que ens arriba ara en l'informe de compliment del departament és francament insuficient. De fet,

evidentment, donarem suport al no compliment d'aquesta resolució per part del Govern.

La resolució demanava, entre altres coses, posar en marxa tan aviat com fos possible una línia d'autobús entre Camallera i l'Escala, amb parades a Ventalló i Viladamat, coordinada amb els trens. Què en diu el Govern d'això? Doncs que està licitant un estudi del futur mapa del transport per carretera pensant en els contractes que acaben el 2028 i que, dins d'aquest estudi, s'analitzarà aquesta connexió. Això està molt bé. És evident que s'acaba un contracte el 2028 d'una concessió i que caldrà veure com es prorroga, però també és veritat que molts altres ja sabem com es concretaran més enllà d'aquesta finalització del 2028. I el que és clar és que hi ha un mandat parlamentari en aquest sentit. Per tant, el Parlament demanava un servei i no estudiar si algun dia convenia prestar-lo.

També es demanava millorar la coordinació dels autobusos de Figueres amb l'R11 i l'RG1. Aquí el departament es limita a dir que s'hi treballa, sense cap concreció, sense cap calendari, sense concretar ni acreditar cap millora que es pugui veure o preveure a curt termini.

El mateix passa amb la reclamació a Adif per allargar fins als dos-cents metres i fer accessibles les andanes de Llançà, Vilamallà i Sant Miquel de Fluvià, que també era un punt on l'informe no acredita cap actuació concreta més enllà de dir que s'ha traslladat aquesta petició al Govern de l'Estat.

I encara és més clar amb Cervera de la Marenda. Al Parlament vam aprovar estudiar l'ampliació dels horaris i les freqüències de l'R11 i l'RG1 fins al mateix nivell que Portbou i millorar la coordinació amb l'SNCF. El PSC, en molts d'aquests punts, a més a més, curiosament, hi va votar a favor, sent el grup que dona suport al Govern. I ara ens trobem amb què el Govern, a l'hora de la veritat, no ha fet cap actuació al respecte amb tots aquests punts que s'hi traslladaven. De fet, el balanç és clar: estudis, treballs en curs, trasllats a altres administracions i compromisos pendents, però molt poc compliment efectiu.

Per tant, des d'Esquerra Republicana donarem suport a aquest nou compliment per part del Govern d'aquesta resolució del Parlament de Catalunya.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. És el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Eva

Fitxer 39CTH2

García. Quan vulga.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor vicepresident. Bé, el Partit Popular també donarem suport en el no compliment d'aquesta resolució, perquè no s'està complint en els termes que es va aprovar doncs fa pràcticament ja un any. I això és especialment greu perquè estem parlant de reivindicacions que el territori porta anys reclamant: més i millors serveis ferroviaris, millores en les estacions, més freqüències i una millor connexió entre el tren i l'autobús. Per tant, la pregunta que hem de fer al Govern no és si comparteix els objectius de la resolució, perquè entenem que els hauria de compartir, sinó que la pregunta és per què s'està incomplint, per què no s'està executant allò que doncs es va aprovar que es faria.

Perquè un dels exemples més clars és Camallera. Fa anys que reclamen una millora del servei i que aquesta estació tingui un paper més important en la mobilitat de l'Empordà, però els ciutadans continuen esperant. Per això volem saber què ha fet realment el Govern per complir aquest punt de la resolució i quina és, sobretot, la data concreta en què els ciutadans podran veure aquesta millora.

També tenim el problema de les freqüències. No podem parlar de mobilitat sostenible ni de servei públic de qualitat si els ciutadans de l'Empordà continuen tenint unes connexions ferroviàries insuficients. Per tant, volem que el Govern expliqui realment quantes freqüències han incrementat des de l'aprovació d'aquesta resolució i quantes més pensen incrementar. I no volem una resposta genèrica; volem dades concretes.

Un altre punt que considerem molt important és la coordinació entre el tren i l'autobús. Si el Govern vol que el transport públic sigui una alternativa real al vehicle privat, els diferents modes de transport han d'estar coordinats. Els ciutadans de

L'Empordà no poden entendre que es votin compromisos, resolucions i que es facin anuncis, com hi estem acostumats amb aquest Govern de Catalunya, i després passen els mesos i els anys sense veure millores reals. Per tant, els hi fem una pregunta concreta: quin és el calendari real –no el que aproven i no compleixen, sinó el real– que tenen ells per complir íntegrament aquesta Resolució 441/XV? I quan podran, sobretot, els ciutadans de l'Empordà comprovar sobre el terreny que finalment s'ha complert? Per tant, nosaltres també donarem suport a aquest no compliment de la resolució.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada García. És el torn del Grup Parlamentari VOX. *(Pausa.)* No intervé. D'acord. Passem al Grup Parlamentari dels Comuns, i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. No, per no allargar-me, fem nostres els arguments que s'han dit anteriorment a la meva intervenció. És evident que no s'ha complert i és evident també que el Govern, en qüestions de mobilitat, doncs va lent, de la mateixa manera que a l'R4.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. No ve cap diputada del Grup Mixt. Ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar, i té la paraula el diputat Francesc Jesús Becerra. Quan vulga.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Gràcies, vicepresident. Bé, companys, des del Grup Socialistes i Units per Avançar defensem que la mobilitat de l'Empordà és una qüestió d'equitat territorial, com és obvi –nosaltres vam ser també votants a favor de la resolució que portem aquí per fer el control de compliment–, perquè viure en un municipi petit no pot significar tenir menys oportunitats per treballar, estudiar o accedir als serveis. Aquest és el nostre

compromís, que cap municipi quedi al marge i que les millores arribin a la vida quotidiana de la ciutadania.

Però, ara bé, hem de diferenciar què és complir. El compliment no és arribar..., al meu entendre, no és saltar-se totes les normatives sectorials, totes les normatives concretes de cada una de les implicacions que implica una resolució del Parlament, sinó que és seguir els procediments administratius i seguir cadascun dels tràmits legalment previstos per arribar a l'execució material d'allò que es demana al Parlament. Per molt que es digui de fer una execució material en tres mesos o en sis mesos, si, normativament, sectorialment no és possible, el departament no pot incomplir aquesta obligació. I, en aquest sentit, si anem detallant cadascuna de les actuacions que es demanaven –i comencem, per exemple, per Camallera, i podem fer el detall, no?–, el text aprovat constata que sí que pot haver-hi un retard en els compromisos inicials, però el departament, alhora, explica que les obres que es van contractar ja tenien un termini de quinze mesos. Per tant, amb aquest termini, encara no ha finalitzat. En aquell moment, quan es va votar a favor, avançàvem dins els terminis que corresponien. Cal distingir, per tant, les esperes que indica el territori, que és obvi, però no pot afirmar-se que no hi ha compliment en aquest tema, sinó que s'està avançant.

Amb l'autobús entre Camallera i l'Escala, amb parades a Ventalló i Viladamat, el compromís clar, que es posar-ho en marxa. Però tot just fa poc, es ficava l'horitzó del 2028 amb les noves licitacions. Ara la modalitat de contractació i la pròrroga han canviat, i això pertany a aquest ventall de serveis que s'han d'implementar. No significa que no es farà, però el departament està incloent-ho en aquesta nova planificació dels autobusos.

Sobre Llançà, Vilamallà i Sant Miquel de Fluvià, la resolució demanava reclamar a Adif l'allargament de les andanes i l'accessibilitat, però tot això implica qüestions d'execució que també tenen els seus propis terminis. En el mateix sentit, a Figueres, no?, lo que són els autobusos i les línies R1, R11 i RG1.

No m'estenc perquè se m'acabarà el temps, però així podríem seguir amb Cervera de la Marenda també. Es va implementar també als serveis francesos el tren nocturn cap a París. També es va reclamar des de la Generalitat –ja s'ha fet la reclamació.

Es tracta d'un tema de cooperació entre administracions, que tampoc la Generalitat no pot saltar-s'ho, no?

I en aquest sentit –i acabo amb això, senyor vicepresident–, jo crec que els diputats hauríem de diferenciar què és complir, no? És molt fàcil dir que no s'ha fet res, perquè, com he sentit, s'ha dit que no s'ha fet cap actuació, però jo crec que, si llegim l'informe que es va presentar pel departament i fem una lectura acurada de totes les actuacions, no és cert. S'ha de diferenciar que és fer alguna actuació o què és no complir. En aquest sentit, demanaríem una reconsideració a tots els diputats i que votessin el sí compliment o, com a mínim, una abstenció.

El vicepresident

Gràcies, diputat Becerra, i secretari de la comissió. Diputat Cornellà, entenc que vol que es vote el control del compliment, no?

Dani Cornellà Detrell

Sí, sí.

El vicepresident

Sí. D'acord. Per tant, votem si es considera que..., el compliment de la resolució o no.

Vots en contra, és a dir, no es dona compliment a la resolució? No s'hi dona compliment.

Partit Popular, Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Abstencions?

VOX.

I vots a favor, conforme es dona compliment a la resolució?

Partit Socialista i Units per Avançar.

Per tant, són 10 vots que consideren que no s'hi dona compliment, 5 que sí i 1 abstenció.

Passarem ara al punt 20... *(Dani Cornellà Detrell demana per parlar.)* Perdó, diputat Cornellà?

Dani Cornellà Detrell

Sí; president, perdoni.

Proposta de resolució sobre l'emergència d'habitatge a Salt i les mesures urgents per a garantir el dret a l'habitatge (posposada)

250-00769/15

Que ens hem descuidat de dir, amb el Grup Parlamentari dels Comuns i de la CUP, que posposem el punt número 32. Que perdonin que no... *(Veus de fons.)* La d'habitatge de Salt, que la posposem, perquè no ens poden acompanyar doncs les entitats d'habitatge de Salt.

Gràcies.

El vicepresident

D'acord. Per tant, després de les dos compareixences quedaran la proposta de resolució del punt 34 i la del punt 35. D'acord.

Compareixença d'una representació de Comissions Obreres de Catalunya perquè expliqui l'informe "Catav 2021 - Xarxa Catalana d'Alta Velocitat, obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora"

357-00881/15

Ara passarem a les compareixences, la compareixença de Comissions Obreres. Abans d'anar-los a buscar, farem com fem habitualment, si us sembla: set minuts per grup parlamentari, amb la qual cosa, eh?, hi ha un diàleg amb el compareixent. I continuem amb aquesta fórmula. D'acord. Gràcies.

(Pausa llarga.)

Bé, mentre s'instal·len, donem la benvinguda a la senyora Cristina Rodríguez Vila, secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres, i al senyor Alberto Puivecino Lobera, responsable de Mobilitat i Infraestructures de la mateixa organització. Donar la benvinguda en esta Comissió de Territori per la compareixença per explicar l'informe «Catav 2021 - Xarxa Catalana d'Alta Velocitat,

obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora». Agrair-los l'assistència. Abans en parlàvem: en principi tenen quinze minuts, flexibles; després, hi han torns per a cadascun dels grups parlamentaris, en los quals els torns de set minuts, on hi han preguntes, però també, dins dels set minuts, hi han les seues respostes i es poden aprofitar per anar complementant la intervenció inicial. Qui començarà?

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

Jo.

El vicepresident

Pos li dono la paraula a Cristina Rodríguez. Quan vulgues.

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

Okay. Bé, bon dia a tothom. Bé, primer de tot, donar les gràcies... Bé, pensava que teníem una mica més de temps. Doncs aniré ràpid ràpid, eh?, perquè pensava que no teníem límit de temps. Però, bé, intentaré anar ràpid. Primer de tot, donar les gràcies per poder participar en aquesta comissió i poder explicar el projecte «Catav 2021 - Xarxa Catalana d'Alta Velocitat, obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora».

Mireu, l'Alberto i jo som de Lleida. Jo vaig ser durant vuit anys la secretària general de Comissions a Lleida i l'Alberto era el responsable de Mobilitat i Sostenibilitat a Comissions de Lleida. I aquest projecte no neix ara; aquest projecte neix des del territori, des de Lleida. Neix per les grans desigualtats territorials en mobilitat i per les reivindicacions constants al llarg dels anys per part de les administracions, institucions, sindicats i de la ciutadania.

Fa molts anys que des de Comissions de Lleida treballem, proposem, defensem projectes per millorar les connexions ferroviàries i les oportunitats per al nostre territori. Perquè quan parlem de mobilitat no parlem només de trens; parlem d'oportunitats, d'ocupació, d'accés als serveis, de cohesió territorial i d'igualtat. Per això, Catav és també una reivindicació del conjunt dels territoris de Catalunya. Volem

una Catalunya connectada, on la distància no es converteixi en desigualtat social i territorial. I aquesta és precisament la filosofia del projecte Catav: posar el tren al servei de les persones treballadores i del conjunt de la ciutadania. És una proposta per connectar millor Catalunya, per articular els territoris, per facilitar la mobilitat quotidiana, per apropar oportunitats laborals, formatives i fer possible

Fitxer 39CTH3

que viure a Lleida, a Girona o a qualsevol punt del país no impliqui tenir menys oportunitats.

Mireu, l'octubre de l'any 2001, Comissions hi vam presentar aquesta proposta, i el setembre de l'any 2025 vam presentar una altra vegada aquesta proposta actualitzada, ampliada i molt més detallada. Quins aspectes claus han fet que avui en dia el projecte Catav sigui una realitat? Doncs des de l'any 2003, Catalunya compta amb serveis ferroviaris d'alta velocitat, inicialment entre Lleida i Madrid; després, el 2008, fins a Barcelona, i posteriorment, el 2013, fins a Figueres. Les inversions realitzades per l'Estat en les línies d'alta velocitat han suposat el setanta per cent de la totalitat de les inversions en el ferrocarril. El nombre d'usuaris d'alta velocitat suposa únicament un vuit per cent del total, mentre que els usuaris de la xarxa convencional suposen el noranta-dos per cent. Per tant, això, nosaltres vam dir que aquestes inversions que s'han fet, tan grans, a l'alta velocitat se n'ha de beneficiar la major part de la ciutadania, de les persones treballadores i de la ciutadania.

Escrucó perquè, si no, no tindrè temps d'explicar-ho tot. L'any 2019 neix el primer projecte de Comissions «Avant Lleida-Barcelona, un tren per a la classe treballadora», on s'establien més freqüències i preus més assequibles en unes infraestructures que ja tenim i que, de dur-se a terme, contribuiria notablement a facilitar les necessitats de mobilitat obligatòria. Penseu que hem presentat aquest projecte a tot arreu, eh?: als ajuntaments, a les diputacions, al Parlament de Catalunya, a totes les associacions, a totes les entitats, allà on ha convingut. Portem un gran recorregut fins a estar avui aquí –i després us explicarà l'Alberto el projecte

amb més detall—, perquè s'ha incorporat plenament el projecte Catav a la conselleria de Territori en la seva totalitat. Per tant, estem molt orgullosos, no?

I jo, per acabar..., perquè prefereixo que ell us expliqui el projecte, no? El projecte impulsarà un model d'obligació de servei públic de línies d'alta velocitat enfocat a les necessitats de mobilitat quotidiana. Contempla també la interconnexió dels aeroports de Catalunya. L'estudi s'inclou complet dintre dels serveis estructurats de mitjana distància per a la xarxa d'alta velocitat, permetent connectar les quatre capitals de Catalunya a les Terres de l'Ebre i Figueres. Així doncs, el projecte Catav demostra la capacitat de Comissions per presentar alternatives viables i transformadores que responen a les necessitats reals de la classe treballadora. La inclusió d'aquesta proposta és el resultat directe de l'intens treball d'anàlisi tècnica, interlocució institucional i compromís amb el territori que el sindicat ha liderat en els darrers anys.

Amb el projecte Catav Comissions ha demostrat que la seva tasca va més enllà de la defensa dels drets laborals, consolidant-se com un actor socioeconòmic clau capaç de dissenyar polítiques públiques de mobilitat per tot Catalunya. Aquest reconeixement per part de la Generalitat demostra que les propostes nascudes dels treballadors i les treballadores són essencials per planificar la mobilitat del país. Comissions reafirma el nostre compromís de continuar treballant els espais de concertació perquè la mobilitat sostenible i el ferrocarril segueixin sent l'eix vertebrador de tot Catalunya i de la Catalunya del futur.

Moltes gràcies. I dono pas a l'Alberto.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

(L'exposició va acompanyada d'una presentació de xarts, que es pot consultar a l'Arxiu del Parlament.)

Hola, bon dia a totes i tots. Me ha apuntado la Cristina la introducción. Yo os voy a un poco explicar tanto los aspectos técnicos como la situación que estamos y las propuestas que se pueden llevar a cabo en un principio de forma inmediata, ¿eh?, porque, también como ha apuntado Cristina, sí que está incluido todo este proyecto..., prácticamente en su totalidad lo ha incluido ya la Generalitat de Catalunya en todo su conjunto, y así lo ha reconocido, como servicios *estructurants*

del *pla de transport ferroviaris* de Catalunya 2030-2040, pero nosotros consideramos que se ha de acelerar, y de alguna manera vamos ya bastante más retrasados que el resto del Estado. Por tanto, daré los aspectos principales, ¿no?

Presentaremos una actualización y ampliación del estudio Catav, como decía Cristina, de los servicios de media distancia, ¿eh?, lo que todos conocéis como servicios Avant. Lo voy a presentar muy a modo resumido. Voy a analizar un poco el análisis de la oferta y demanda actual de los trenes Avant en Cataluña. La propuesta de creación de esta *xarxa catalana*, la propuesta de horarios y servicios, que podría ser de ejecución inmediata, y con qué material y con qué trenes se puede hacer, que actualmente ya dispone en este caso Renfe, que es el operador público de alta velocidad. Ya podríamos disponer de ellos, ¿no?

En este caso –ya os lo apuntaba Cristina– esto viene de estos dos estudios previos que hicimos en el caso de Lleida y también para toda Cataluña –no me voy a extender. Aquí, lo que pueden ver ustedes en la imagen son los servicios que hay actualmente y cómo están evolucionando de alguna manera. Aquí están las relaciones de media distancia con servicio Avant sobre Barcelona y Cataluña. Y vemos en los datos del dibujo de la parte de arriba los del 2023 y cómo está evolucionando. ¿Qué estamos viendo? Vemos una evolución en que los trenes de los servicios Avant de esas relaciones van creciendo, en todas las relaciones que tenemos en Cataluña, porque hay una demanda latente existente. Es decir, ahora mismo, prácticamente todos los trenes que salen tanto de Girona como de Lleida como de Tortosa salen prácticamente completos todos los días en el marco de horarios entre las seis y las nueve de la mañana. Esto es estructural, es decir, normalmente, cuando se produce un servicio sobre una gran urbe, una gran capital, se concentra la demanda de ida en esas horas de seis a nueve y las vueltas son escalonadas, ¿no?, es decir...

A pesar de no haber crecido los servicios en Cataluña, en este caso tenemos una cantidad muy inferior a los que se tienen entre las capitales de Castilla y Madrid, tanto en número de trenes como en plazas ofertadas, ¿eh? Y hay que diferenciar esto. Es decir, hay trenes que son puros –todas las plazas son tarificación Avant– y otros que son plazas sinergiadadas: a precio Avant, pero en trenes que son de alta

velocidad. ¿Qué pasa en este caso? Que las plazas sinergiadas son muy pocas. Es decir, aquí podemos tener un tren puro, como ahora en la serie 106, de 581 plazas, y a lo mejor podemos tener un tren que aparece como Avant, pero solamente tiene sinergiadas treinta plazas, ¿eh? Este número reducido dificulta enormemente el crecimiento y no se adecúa a la demanda, ¿no? Y en este caso, en la pantalla de abajo que veis, es decir, ha habido un crecimiento. El crecimiento interanual a nivel estatal se podría situar en un dos, un tres por ciento en el caso de Girona, Lleida y Tarragona. Incluso, en el caso de Tarragona, por no funcionar las *rodalies*, se sitúa en un incremento de un cincuenta y tres por ciento, pero en Lleida y Girona se sitúa en un once y un doce.

También en este caso, aquí veréis la comparativa. Aquí hemos cogido... Porque realmente esto fue un caso curioso. Es decir, cuando estábamos analizando el estudio, cogimos las dos primeras líneas de trenes Avant que circulan entre Castilla y Madrid y las dos principales que circulan en Cataluña sobre Barcelona. Resultante –es decir, exceptuando los habitantes de Madrid y de Barcelona, la gran urbe–: nos sale prácticamente el mismo número de personas, es decir, 445.000, incluyendo todas las ciudades de las dos primeras líneas de cada una de las dos. Y vemos cómo realmente en los porcentajes –lo pasaré, esto– realmente se observa cómo en plazas ofertadas por habitante y año en Cataluña se están ofertando 6,66 y en capitales de Castilla solo y en Madrid, 11,43. Y esto es estructural. Es decir, ¿por qué se está...? Al ofertarse tan pocas plazas estamos de alguna manera condicionando a no tener oportunidades la ciudadanía. Y el caso de Madrid, el caso de Madrid-Segovia, Madrid-Toledo –lo que veis ahí, Madrid-Segovia, Madrid...–, esto ya está funcionando desde el 2006. Nosotros aquí estamos ya..., estamos en 2026, ¿eh? Para una misma población, estamos dedicado prácticamente la mitad de plazas por habitante y año.

Lo pasaré en un poquito más rápido. Es decir, en este caso, ¿qué posibilidades de crecimiento tenemos? Pues, en lo que veis aquí, aquí están los trenes puros y trenes sinergiados, y la totalidad de circulación es comerciales que hay una alta velocidad. En lo que es la línea de Figueres y Girona, estamos prácticamente al cien por cien. Todos los trenes que hay..., no podremos crecer si no se ponen servicios nuevos en ese cien por cien. En Lleida-Barcelona sí que tenemos unas posibilidades de

crecimiento mediante plazas sinergiadas en lo que sería la fase cero. En Tortosa-Barcelona solo hay dos servicios y no hay ningún tren más que pueda parar. Y en el caso de Tarragona pasaría lo mismo, ¿no? Esto es un poco lo que os explicaba antes, es decir, cómo salen en este estudio, cómo salen... Como este ejemplo de la línea Lleida - Camp de Tarragona - Barcelona, esta descompensación prácticamente todos los días: de lunes a viernes pueden observar ustedes que salen completos.

¿Qué estamos proponiendo en este caso? Hemos considerado que Cataluña se ha de dotar de una red propia de servicios ferroviarios de media distancia. Y en el aspecto competencial podríamos estar hablando de una transferencia no transferida. Esto ya está recogido en el Estatut. Pero ha sido una transferencia que todos los servicios que se inician..., origen y destino en Cataluña, la competencia exclusiva en este caso la tendría..., la tiene la Generalitat. En el momento que ocupa alguna más de comunidades autónomas, como luego veremos en la última fase de irnos a Perpiñán, ya la competencia es estatal y la Generalitat ocupa un papel consultivo en este caso, ¿no?

Aquí lo que lo hacemos bajo cuatro parámetros: número de frecuencias cadenciado, un tiempo de viaje competitivo –que lo tiene–, y las plazas ofertadas afectadas a la demanda, ¿no? También unos precios asequibles y estabilidad. Desarrollaremos en cuatro fases. Esta sería lo que sería la fase principal, utilizando ya las infraestructuras y trenes existentes. Damos servicio a la totalidad de las ciudades y municipios que actualmente en Cataluña cuentan con estación de alta velocidad. Estaríamos hablando de darle servicio, incluyendo el área metropolitana, a más de un sesenta y cinco por ciento de la población de Cataluña. Y la planteamos en esas dos líneas con un cambio o con un transbordo en Camp de Tarragona, que luego, si tengo tiempo, explicaré, ¿no?

En una segunda fase –proyectos que están en inicio–, se incorporaría la Barcelona Sagrera y Vilafranca del Penedès, que está en estudio. El caso de Vila-seca *enllaç* al aeropuerto de Reus es muy importante, porque de alguna manera tiene la conectividad con el aeropuerto, pero también la interconectividad con todas las líneas regionales sur que afectan en el ámbito de Camp de Tarragona, ¿no? Y esta

estación ya está en estudio informativo por parte del ministerio, que nosotros la denominamos Vila-seca *enllaç*. Aquí aparece como estación intermodal. Es el mismo punto es el PK 92 de la *xarxa* convencional, ¿no?

En lo que sería la siguiente fase, incorporamos los aeropuertos de Cataluña, tanto la estación del Prat de Llobregat, que está construida pero no está puesta en servicio; la estación del *aeroport* de Girona –en este caso sí que está en proceso de estudio informativo–, y la que hemos comentado antes del aeropuerto de Reus. Aquí podéis ver el desarrollo de esta red. Lo que nos hace es tener todas estas conexiones con las *rodalies* convencionales en toda la red, con lo cual se produce una enorme interoperabilidad en este caso, ¿no?

Y abordaríamos el siguiente paso. En esta cuarta fase sería la conexión transfronteriza con Perpiñán, como les he indicado. Si bien hasta el desarrollo de la fase 3 la *xarxa* estaría dentro del ámbito competencial de la Generalitat, en este caso comportaría un marco competencial institucional diferente, lo que presenta aspectos técnicos diferentes. Pero, bueno, de alguna manera también produciría unos enormes beneficios también de las personas de movilidad obligada que se desplazan.

Este es el caso que les planteaba antes –podrán disponer todos ustedes de esta presentación. En el caso de la fase cero de la línea de Lleida, tenemos esa posibilidad de sinergiar plazas en trenes alta velocidad Madrid-Barcelona que ya tienen parada en Lleida y en Camp de Tarragona. Hay una situación estructural; es decir, los viajeros entre Madrid y Barcelona..., entre Madrid y Zaragoza hay un volumen de viajeros mayor que entre Zaragoza y Barcelona. Por tanto, están en disposición de disponerse plazas hasta un treinta o un treinta y cinco por ciento de todos los trenes que tienen parada que se van con las plazas vacías hasta Barcelona o salen de Barcelona hasta Zaragoza.

En este caso, plantear ya los horarios son quince circulaciones por sentido, en este caso. Aquí hemos hecho los horarios teniendo en cuenta todos los aspectos técnicos, los surcos existentes, las bandas de mantenimiento, la rotación del material. Hemos tenido en cuenta todos los aspectos técnicos. Esto, de alguna manera, también está recogido en el documento de la Generalitat. Y esto nos haría

tener unos horarios cadenciados; caben en los surcos actuales y caben en la capacidad actual. Aquí los tienen desarrollados ustedes en los dos sentidos, de Lleida a Figueres, con todas las rotaciones. Y aquí estaría la simulación de los horarios de Tortosa a Figueres-Vilafant con ese transbordo en la estación de Camp de Tarragona. ¿Por qué hacemos o por qué planteamos en este caso el transbordo? Pues principalmente por la capacidad de los surcos que tiene la L050, que es la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, para no sobrecargar la capacidad de la línea. Es decir, en este caso, con dos unidades en servicio simultáneas se podrían hacer estos diez servicios. Recuerden que actualmente solo hay dos servicios entre Tortosa y Barcelona; con esto estaríamos multiplicándolo hasta veinte. En los otros casos serían treinta, quince por sentido.

En el mismo sentido, tienen aquí ustedes también los horarios de la relación en diferente sentido y cómo establecemos el transbordo en paralelo en la estación de Camp de Tarragona: bien serían las vías 5 y 7 o 6 y 8. Es un transbordador sencillo. Si no es posible zigzagar, se puede hacer sobre la vía 6 y transbordar sobre la vía 5 en la pasarela. Peor enlace tienen en Madrid con pasar de Atocha a Chamartín. Es decir, esto no nos condicionaría demasiado, ¿no?

En cuanto al material dispuesto, es decir, aquí tienen ustedes la totalidad del parque móvil

Fitxer 39CTH4

de Renfe de media distancia estatal. Son sesenta y dos trenes. Actualmente, nosotros tenemos una cuota de mercado de alta velocidad de entre un veinticinco y un treinta por ciento. Ninguno de esos sesenta y dos trenes está operando los trenes Avant en Cataluña. Esto lo tenemos que tener en cuenta, ¿eh?

En lo que sería..., esto es todo el material móvil que tiene a disposición en este caso Renfe para todo el Estado. Aquí se está utilizando alguno de las series 120 y 106 actualmente, pero no eran los que estaban asignados para media distancia, a pesar de haberse comprometido el ministerio con la Generalitat de recepcionar catorce

unidades de la serie 121, que veíamos en el croquis anterior. Y aquí tienen ustedes todo ese conjunto de unidades de las que dispone Renfe, y solamente el seis por ciento de todo ese parque móvil sería el que utilizaríamos para hacer todos estos servicios Avant, ¿eh? Hemos de tener en cuenta que estamos planteando quince circulaciones por sentido en uno, diez en otro. Segovia, Toledo y Madrid: dieciséis, quince, diecinueve por sentido.

En este caso, lo que establecemos las plazas ofertadas, al pasar de servicios sinergiadados a servicios puros, esto es lo que..., los servicios que existen actualmente de plazas ofertadas se están ofertando aproximadamente a esas 10.326. Y esta sería la estimación del volumen de plazas ofertadas que quedaría teniendo el desarrollo y la completa ejecución de este proyecto. Hemos tenido en cuenta todos los tipos de tren –lo tienen ustedes desglosado en la leyenda de abajo: las series 120, 121–, y vemos cómo es exponencial el crecimiento de esas 10.326 plazas diarias. Pasaríamos en un caso, en el caso de la horquilla menor, a 27.400, y en el caso de esta horquilla mayor, con los serie 121, a 38.000.

También trasladamos a la Generalitat de Catalunya –uy, perdón, dos minutos– la posibilidad, cuando se quitaron los trenes de la serie 106, de que se establecieran esos servicios aquí –quedaban cinco unidades. Insistimos. Tuvimos cinco reuniones también en el Departament de Territori. Y, al final, Renfe nos aceptó tener esa serie 106, que está ahora en servicio en algunos trenes. Es decir, esto aún nos aumentaba las plazas en esas 581, ¿eh? Pero resulta que las otras cuatro han desaparecido de Cataluña, y al final están haciendo servicios también ahora mismo sobre Valladolid.

Y aquí pusimos el..., de cómo se estimaba ese incremento de plazas. Sí, esos cinco trenes de la serie 106 [#02.37] en Cataluña. Estamos pasando de diez mil a cuarenta mil plazas diarias por sentido. Esto, como les indicaba, está incluido dentro del plan de servicios ferroviarios de Cataluña, y lo entiendo, esto, como servicios estructurantes –lo voy a omitir.

Y el tema tarifario voy a abordarlo en último caso. Es decir, aquí sí que estamos aplicando una tarificación que tiene una bonificación actualmente de un setenta por ciento. Sí que en este caso se está aplicando en lo que son los abonos y la tarificación de bono recurrente, o de transporte recurrente, pero no se aplica la tarifa

general. ¿Esto qué quiere decir? Que ahora mismo están saliendo precios más caros de un servicio que tenemos de obligación de servicio público, que están subvencionados, con lo que se está planteando por los operadores comerciales como un sistema *revenue management* de precios variables. En muchos casos se produce que el precio variable de una misma relación de tren de alta velocidad comercial es más caro que el que estamos bonificando y que está recibiendo subvención. Por ponerlo en conceptos, estaríamos pasando de casi 4 millones de plazas ofertadas a 14 millones. Eso sí que es una alternativa real al vehículo privado.

Desde Comisiones Obreras, lo que les podemos pedir sí que está ya recogido en el plan de servicio ferroviario de Cataluña 2030-2040, pero sí que les requerimos que insten al Govern a una celeridad. Tenemos trenes, tenemos instalaciones. Vamos veinte años de retraso sobre las líneas de Toledo, Segovia, Valladolid. No podemos perder más tiempo. Coarta oportunidades, coarta que empresas se puedan instalar en el territorio. Es uno de los conceptos que primero analizan las empresas a la hora de localizarse en el territorio. Vertebramos el territorio y, al final, no podemos seguir en esta situación. Un poco ha sido el resumen. Para lo que quieran, dispondrán de la presentación.

I moltes gràcies a vosaltres.

El vicepresident

Moltes gràcies per l'esforç de síntesi. Soc conscient que l'informe té la seua complexitat, i, per tant, us ho agraiïxo. Ara sí que passàrem als diferents grups parlamentaris, en torns, hi insistixo, de set minuts. Pregunta-resposta i, per tant, també és una oportunitat perquè puguem ampliar la informació de l'exposició inicial. Comencem pel Grup Parlamentari que ha demanat la compareixença, que és el Grup Parlamentari dels Comuns. I té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. En català?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Sí, sí, perfectament, sí. (*Veus de fons.*) L'he de parlar. Tinc el compromís de parlar-lo abans de que termini la nostra legislatura.

Lluís Mijoler Martínez

Doncs moltes gràcies. No, intentaré no estendre'm molt, perquè sobretot pel que demanem la compareixença és precisament perquè sigueu vosaltres qui pugueu explicar i, per tant, portar-ho. És cert que quan nosaltres vam demanar aquesta convocatòria encara el Govern no s'havia pronunciat respecte de la seva incorporació al pla ferroviari. Però, bé, tot i així, primer dir-vos que, evidentment, compartim totes les..., la diagnosi, que és evident, perquè és rigorosa, és tècnica, és honesta. Jo crec que està feta des del punt de vista de les necessitats de la gent i no pas de les necessitats de les comercials o de les empreses que gestionen aquest servei. Per tant, nosaltres sempre hem defensat que Catalunya ha de ser un país de trens. I, en aquest sentit, aquest informe i aquesta proposta, diguéssim, seriosa i rigorosa, com deia, doncs ajuda aquestes polítiques que nosaltres estem plantejant des d'aquí i que sovint s'han vist reflectides amb acords amb el Govern, tant acords d'investidura com, després, posteriors acords de pressupostos, no? Per tant, aquest era l'objectiu. I, bé, en tot cas, tindreu la paraula per aprofundir en alguna qüestió més.

Jo, del que..., tenia algunes preguntes apuntades; algunes ja les heu resolt. Però, bàsicament... I alguna qüestió seria més tècnica. És a dir, com podem garantir, per exemple, que, amb l'entrada cap a Sants, la incorporació del nombre de combois no afecti el transport de rodalies? Val a dir que per nosaltres, evidentment, aquest informe és importantíssim i, com deia, hi donem absolutament suport. Però també ens preocupa que, amb una xarxa tan carregada i saturada com és la de rodalies, primer, les inversions no vagin precisament cap a millorar rodalies, sinó que s'aprofiti per fer inversions en el sentit d'aquesta proposta del Catav, en primer lloc. I, en segon, en concret, el coll d'ampolla que es produeix entre el Prat, l'Hospitalet i l'estació de Sants si es veuria afectat o no.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Bueno, agradecerte también el que nos convocaras, poder estar aquí en esta convocatoria. La primera pregunta es que la entrada de Sants no afecte al servicio de *rodalies*. Son dos redes de infraestructuras diferentes, es decir, no va a afectar para nada. Nosotros lo que hemos tenido contemplado aquí... La capacidad actual de la L050 –noventa, cien surcos– antes de tener operativo Sagrera. Ahora ya se pueden apartar trenes en Sagrera. Por tanto, en ese aspecto ya tuvimos en cuenta el estacionamiento en Sants. Es decir, ¿qué ocurre en este caso? Estamos planteando trenes pasantes: llegan, paran, se van. La red está completamente disgregada, es decir, no afectará en ningún caso para nada. Por tanto, en ese aspecto, yo creo que es complementario a los servicios de media distancia de Cataluña. Yo creo que son tiempos enormemente competitivos, como bien conocéis, ¿no?

En el aspecto de las inversiones, en un principio tampoco tiene que afectar. ¿Por qué? Porque –lo que han ustedes visto en la primera fase– todas esas infraestructuras ya están construidas. Por tanto, en inversión es coste cero. En la segunda fase, evidentemente, que ya están iniciados los procesos –es decir, sería la de Vila-seca *enllaç*, *aeroport* de Reus, la intermodal de Tarragona–, que sí que es una infraestructura básica, y esa sí que nosotros concebimos que sí que se tiene que realizar. Más que nada porque ya produce una interconexión con la red de *rodalies* en todo su ámbito en lo que es el área del Camp de Tarragona y *les Terres de l'Ebre*, y esa es importante.

Por tanto, un poco este es el resumen. No afecta para nada. Podemos ahora mismo desarrollar hasta casi ciento treinta, ciento cuarenta surcos, porque ahora ya hay... Trenes que antes se tenían que quedar estacionados en Sants se están apartando ya, aunque no está abierta al servicio de viajeros, pero sí ya están construidas las vías, y, de hecho, ya se están apartando trenes de Ouigo, de iryo y de la propia Renfe servicios comerciales en la estación de Sagrera. Por tanto, en este caso... Y también que son trenes pasantes y que, por tanto, ni afectan a la red convencional ni tampoco a la malla de circulación existente en la alta velocidad. No sé si he contestado.

Lluís Mijoler Martínez

Perfectament. Una qüestió que heu anomenat abans i que no la tenia present. Em sembla que heu comentat que a la fase 3 hi hauria la incorporació també de l'estació del Prat, l'estació fantasma, per dir-ho d'alguna manera. I després heu parlat també sobre la llargària dels trens, però ho heu posat en metres. No sé si vol dir com un doble comboi, com està operant l'AVE Barcelona-Madrid actualment, o simple. Ho dic perquè a l'estació aquesta del Prat, quan es va dissenyar i executar, no es va tenir en compte que els trens operaven com a doble tren i, per tant, està fet només per a un, i ja –crec que és a l'andana sud– no podrien descarregar un comboi complet, quedaria dintre del túnel. No sé si això tècnicament té solució o no. Perquè, quan jo he parlat amb el ministeri sobre això, m'han dit que era una solució realment molt complicada.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Sí. Bueno, por ponerlo en concepto, la estación del Prat, como tú muy bien dices, no es una estación fantasma; está construida, no puesta en servicio.

El tema del estacionamiento depende del modelo de tren que se utilice. Es decir, estandarizados, servicios comerciales, la mayor *llargada* de los trenes se sitúa en doscientos metros, y en doble composición pues son cuatrocientos. Sí que en esto hemos tenido en cuenta los estacionamientos de las terminales, tanto de Figueres-Vilafant; vía 3, en este caso, de la estación de Lleida-Pirineus, y Tortosa. Y tenemos que tener en cuenta lo que utilizamos en cada una de las líneas. Por eso, en el condicionado de la presentación no está el desglose.

Los trenes de las series 120, 121, que son de servicios, de lo que se está utilizando ahora, esos tienen ciento seis metros; en doble composición, estaríamos hablando de esos doscientos doce metros. En el caso de los 121, tienen una capacidad de 281 viajeros. Estamos hablando de que dos trenes de la serie 121 acoplados en doble composición... –esto está recogido allí–, estamos hablando de doscientos doce metros, pero estamos hablando de prácticamente la..., son 570 plazas de las que se dispondría. Un AVE de la serie 106 tiene 581. Por tanto, en este caso yo creo que es suficiente capacidad para poderlo hacer. Y la estación del Prat, como de fantasma, sí que puede albergar esos trenes hasta doscientos metros.

Lluís Mijoler Martínez

De tarifes ja n'ha parlat i, per tant... I ja acabo, president. I només li dono l'oportunitat... Ens ha dit que des del Parlament empenyem. Quines serien les prioritats que li podríem demanar al Govern que implementi ja en aquesta fase zero. Quines són aquelles tres qüestions prioritàries que demanarien que s'implementessin de forma immediata?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

¿Del conjunto del proyecto?

Lluís Mijoler Martínez

Sí.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

La primera es ese compromiso que tiene de esas catorce unidades de la serie 121 para traer a Cataluña, que estén aquí. La segunda sería que, en el momento que se vayan incorporando los trenes de..., los antiguos Avlo de la serie 106 se queden en Cataluña. Esos cinco estaban esperando en la línea de Madrid-Barcelona. ¿Por qué no se han quedado aquí? Con esos cinco ya habríamos podido sacar esas quince circulaciones de la línea 1 de sobras, ¿no?

En el aspecto tarifario hay que darle una vuelta. Porque cuando se confeccionó la primera tarificación Avant se hizo sobre unos precios puros que tenía Renfe, en ese caso, para los servicios comerciales. Ahora se está produciendo ese aspecto. Es decir, por tanto, se están destinado aproximadamente... Tenemos que tener en cuenta –no lo he dicho antes– que están circulando en Cataluña con una ocupación superior al ochenta por ciento. Eso quiere decir... En el conjunto del Estado este servicio es el que recibe subvención como relación de servicio público, pero es el que nos recibe. Es muy barato: dos céntimos/viajero/kilómetro. Mucho menos de la que se recibe para cercanías en todo el Estado y para media distancia convencional en todo el Estado. Por tanto, el adecuar la tarifa general, la otra, los bonos. Nosotros consideramos que esa bonificación del setenta por ciento, que es acorde con lo que

se está haciendo en los servicios comerciales, ya está bien, pero la tarifa general la podríamos [#14.06]. Ahora se utiliza la tarifa general en diecisiete céntimos/viajero/kilómetro; la podríamos situar a lo que pone en el informe, en once céntimos/viajero/kilómetro.

El vicepresident

Gràcies, senyor Puvecino. Canviem de grup parlamentari. Ara el següent grup parlamentari sol·licitant de la compareixença, que és Esquerra Republicana. I té la paraula la diputada Lluïsa Llop. I sí que li demano intentar respectar els set minuts per grup, perquè, si no, nos n'anirem excessivament. I després hi ha una altra compareixença i la farem esperar excessivament. És el primer dia de cole, per tant, donem una certa flexibilitat. Però intentem, per favor, ajustar-nos el màxim possible.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Intentarem ajustar-nos el primer dia. En tot cas, inicialment agrair tant a la senyora Cristina Rodríguez com al senyor Alberto Puvecino la seva compareixença aquí, aquest estudi, i especialment tota la feuada que hi ha i tot el rigor

Fitxer 39CTH5

que hi ha darrere d'aquest informe. Perquè és important aquesta voluntat de posar sobre la taula una proposta concreta, treballada i quantificada, que és el que ens permet avançar, perquè les percepcions les tenim tots, però és necessari posar ciència en les propostes. I, per tant, agrair-los molt aquesta feuada.

Perquè entenc que una de les principals virtuts d'aquest Catav, d'aquesta xarxa catalana d'alta velocitat, que a mi m'agrada molt el subtítol, aquest «tren per a la classe treballadora», perquè és evident que l'AVE no es va concebre com un tren per a la classe treballadora, però que ja que el tenim i el podem aprofitar... Per tant, fem una cosa. Vostè deia que els usuaris de la xarxa convencional són el noranta-dos per cent, per tant, és imprescindible utilitzar les infraestructures que tenim en aquest sentit.

Com deia, és important aquest rigor i aquesta quantificació per poder discutir sobre una proposta concreta, sobre què és possible realment fer, amb quins recursos i amb quin objectiu de país. Des d'Esquerra Republicana creiem que Catalunya té bàsicament dos grans reptes que no poden anar separats, i és l'habitatge i és la mobilitat, i les dues coses estan profundament relacionades. De fet, el vuitanta per cent de la població catalana viu entre el mar i l'AP-7, i això fa que dos de cada tres catalans visquin en menys del quatre per cent del territori. Això ens suposa una pressió increïble sobre l'habitatge, i, bàsicament, en bona part ve motivat perquè la mobilitat és molt complicada. I, per tant, si no et pots moure, has d'acabar intentant viure el més a prop de la teva feina. Aquest matí, sense anar més llarg, venir del Penedès, d'encara no quaranta quilòmetres, ha costat dues hores per arribar a Barcelona, perquè hi ha hagut l'enèsim accident i, per tant, ha sigut molt complex. Per tant, és imprescindible aquesta xarxa de mobilitat. Per tant, com deia, tota aquesta població que viu en el mateix lloc concentra molta pressió sobre les infraestructures, sobre l'habitatge i sobre eixos que tenim pràcticament col·lapsats.

I, mentrestant, amb tot això tenim ciutats –Lleida, Tarragona, Tortosa, Girona–, però també ciutats mitjanes –Vilafranca, Figueres, etcètera–, que estan subdimensionades perquè és una dificultat tenir aquesta mobilitat des d'aquestes ciutats i que l'única necessitat que en tenim és que estiguin ben connectades perquè ens puguin servir en una xarxa equilibrada de país. Per tant, parlar de ferrocarril com vostès ho fan no només és parlar de transport; és parlar també d'un país territorialment cohesionat, i ens és absolutament imprescindible.

Cal que una persona pugui decidir viure, com deia, a Lleida, a Girona, a Tarragona, a les Terres de l'Ebre o al Penedès o en qualsevol ciutat mitjana si pot arribar al seu lloc de feina, d'estudi o de serveis en un temps raonable de transport. De fet –vostè ho deia–, la xarxa ferroviària fa més de quaranta anys que no incorpora un quilòmetre de tren convencional en aquest país, més enllà de metro i de Ferrocarrils de la Generalitat. Bàsicament, la gran inversió és AVE; per tant, lo que necessitem és aprofitar aquest AVE.

El vostre informe parteix d'una constatació molt contundent, i és que l'any 25 els serveis Avant de Catalunya continuaven sent insuficients: quinze serveis per sentit

entre Figueres, Girona i Barcelona; vuit, Lleida-Barcelona, i només un servei per sentit entre Tortosa i Barcelona. A més, vint-i-un dels quaranta-vuit serveis Avant diaris es feien amb trens Avant pur, que això, com vostè deia, és un problema afegit per les places que en els altres s'hi destinen. Davant d'això, en el seu estudi plantegen una xarxa estructurada: una primera fase amb una línia Lleida - Camp de Tarragona – Tarragona – Barcelona – Girona – Figueres, i una segona línia des de Tortosa - l'Aldea - l'Hospitalet de l'Infant - Cambrils fins al Camp de Tarragona, coordinades entre elles. I aquesta és una eina que des d'Esquerra, que defensem una xarxa de tren Intermodal que ens permeti tenir un país en xarxa, que, a més a més, ens farà que sigui una xarxa més resilient, perquè quan falli un punt no caurà tota la xarxa com ara, perquè com que tot va passar al mateix lloc, no ens permet tenir aquesta flexibilitat... I, per tant, vostès proposen doncs incrementar aquestes circulacions. Amb aquesta interconnectivitat. I crec que aquesta és una eina fonamental, perquè fa que el tren sigui una alternativa real al vehicle privat, perquè no n'hi ha prou que existeixi, sinó que has de tenir prou freqüències com perquè això funcioni.

I una primera pregunta. Vostès parlen de passar, per exemple, en la banda Tortosa, d'una expedició a vint d'una forma relativament senzilla. Quina freqüència entenen que seria necessària com perquè puguem considerar, en qualsevol població o en qualsevol d'aquestes ciutats que es planteja, que sigui realment un transport públic eficaç davant del vehicle públic? Perquè és evident que una expedició al dia no et fa un transport públic. Què hauríem de dimensionar en general?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Bé, moltes gràcies per les teves paraules, no?, per a nosaltres. La pregunta que me hacías del Avant de Tortosa... Nosotros lo que hemos hecho aquí es optimizar los recursos. Es decir, no podemos permitirnos tener una unidad que solamente llegue a Barcelona y que todo el día del servicio se lo haga otro tren. Eso está pasando ahora. Entonces, ¿qué hicimos? Optimizarlo teniendo en cuenta las rotaciones del material y ese transbordo en Camp de Tarragona que nos posibilita esas diez circulaciones por sentido entre Tortosa y Camp de Tarragona con el transbordo

directo a Barcelona Sants, Girona y Figueres-Vilafant. Y la hemos definido así. Evidentemente, nunca nada es suficiente, pero damos un salto cuantitativo y cualitativo para les Terres de l'Ebre y para esa conexión entre Reus y Tarragona importantísimo.

Es decir, nosotros hemos visto en las cifras cómo ha habido un traspaso por el mal funcionamiento de las líneas de *rodalies* del sur de la red convencional. Ha habido un traspaso enorme de Tarragona, como nos ha explicado. Ha sido Camp de Tarragona la estación que más ha crecido, un cincuenta y tres por ciento. ¿Por qué? Porque ahora pues los ciudadanos del territorio, pues con esa fiabilidad que nos puede dar más la línea de alta velocidad, han decidido desplazarse hasta Camp de Tarragona para coger el servicio, porque es competitivo tanto en precio como en tiempo de viaje. Y, por tanto, el optimizar solo... ¿Qué nos hace hacer ese transbordo en Camp de Tarragona? Que con únicamente dos unidades vamos a poder ofrecer a las Terres de l'Ebre y a los ciudadanos y ciudadanas del Camp de Tarragona veinte circulaciones, y eso sí que es una alternativa real. Un poco ese era el resumen.

Lluïsa Llop Fernàndez

I, president, mig minut. (*L'oradora riu.*) Acabo ràpid.

El vicepresident

Mig minut i una resposta molt breu, per favor.

Lluïsa Llop Fernàndez

I tinc vint-i-cinc coses més per dir, eh? Però és igual, ho concentro en dues. Vostès deien que hi ha hagut aquest trasllat de lo que és aquesta proposta de Catav al pla de la Generalitat amb una part important. Jo hi posaria dos peròs, un per territori, perquè soc penedesenca i, per tant, una de les coses que veig més llunyanes i on la Generalitat té un compromís inferior és amb aquesta estació de Vilafranca del Penedès, una estació que donaria servei, si parlem de vegueria, a més de mig milió de persones, que no és poc, i, per tant, entenem que és una iniciativa important. I l'altre, que vostè també posava sobre la taula, és el tema del preu, aquests onze cèntims que necessitaríem per quilòmetre perquè fos realment un servei més a

l'abast de tothom. Per tant, com pressió sobre aquests dos punts per aconseguir doncs aquesta millora de servei?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

La presión sobre el precio es el coste. Es decir, si ahora mismo, en el caso... Hablemos de... En este caso la competencia la sigue teniendo el Ministerio de Transportes, ¿no? Pero, si hablamos de la Generalitat, el tema de la parte de subvención que recibe este transporte es el que les indicaba. Seguramente ahora mismo –y hablo de memoria– la subvención que recibe, por ejemplo, cercanías a nivel estatal, *rodalies*, seguramente se situará entre los ocho o nueve céntimos/viajero/kilómetro. Creo que la de media distancia convencional en el conjunto del Estado..., porque en Cataluña sí que tenemos una ocupación más alta de la media distancia convencional, pero en el conjunto del Estado eso se situaba sobre diecisiete céntimos, y aquí estamos hablando de dos o tres. Eso es, de alguna manera, sobre todo el forzar que la tarificación general no se haga más allá de esos once céntimos/viajero/kilómetro. Porque, al final, estamos hablando que un trayecto, por ejemplo, de Lleida a Barcelona tarifa general cuesta 31,50, y podemos encontrar trenes de alta velocidad que cuestan 10,70. Entonces eso se ha de regular. Estamos en una tarificación que se hizo hace muchos años, pero cuando ha entrado el sistema de *revenue management* de precios variables en toda la alta velocidad de servicios comerciales, de alguna manera quedó desvirtuado. Entonces, no pueden quedar los precios que están recibiendo subvenciones por encima de lo que son unos servicios comerciales que no las reciben. Un poco sería esto.

El vicepresident

Senyor Puivecino, disculpe. Li suggerixo que intente complementar la resposta amb les següents preguntes, perquè segurament tindrà oportunitat. Perquè és que si no mos n'anem massa per grup parlamentari. I, com pot vore, la meua incidència sobre els diferents grups parlamentaris és molt limitada, eh? Per tant, intentaré... Ara és lo torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, i té la paraula la diputada Judith Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, vicepresident. I gràcies als representants de Comissions Obreres per aquesta exposició, per aquest informe, que també arriba en un moment d'inici del curs polític.

A més a més, també una crisi de rodalies, però que també posa el focus mediàtic i el debat sobre la mobilitat del nostre país, amb un creixement de la població i demogràfic, però, tanmateix, també amb uns serveis que no arriben a aquesta classe mitjana i treballadora que també necessita aquests recursos. I m'ha agradat aquesta frase que avui ens introduïa la Cristina Rodríguez, una mobilitat que no sigui una desigualtat i que, en tot cas, permeti aquest país en xarxa, connectat, donant les mateixes oportunitats indiferentment del codi postal a on es visqui. I crec que el document ho reflecteix totalment –les dades són significatives i són molt clares–: a Catalunya tenim només tres relacions d'Avant –la de Figueres-Girona-Barcelona, Lleida-Barcelona, i, per altra banda, Tortosa-Barcelona–, i això contrasta amb una demanda important. De fet, som al trajecte de Girona a Barcelona amb una mitjana de relació amb més viatgers de tot l'Estat. Ni més ni menys parlem de 2,4 milions de passatgers al darrer any que es tenien dades, l'any 2023, i segurament que actualitzades encara es multipliquen molt més. Per tant, no sembla que tinguem un problema de demanda, sinó, en tot cas, d'oferta, de freqüència i de capacitat.

I aquí és on resulta interessant també la proposta que ens traslladen avui des d'aquest informe de Catav, amb una xarxa catalana de serveis de mitjana distància però d'alta velocitat, amb aquesta obligació de servei públic i aprofitant les infraestructures que actualment ja existeixen. I amb una primera fase que vostès ens plantegen, amb aquesta connexió de Lleida-Tarragona-Barcelona-Girona i Figueres, però, a més a més, també les Terres de l'Ebre amb el Camp de Tarragona, amb el que permetria una xarxa del que són actualment 5,6 milions de potencials beneficiaris a passar gairebé al setanta per cent de la població catalana, amb més de deu mil places Avant diàries, passant a les 27.000 i arribant a les 39.000. Per tant, estem parlant d'aquesta potenciació, aquesta execució que ens permetria arribar amb la infraestructura actual a molts més passatgers i a molts més treballadors, garantint aquesta igualtat d'oportunitats.

Des de Junts també ens agradaria fer una reflexió, perquè és inevitable quan parlem de mobilitat que parlar de més trens també implica parlar de l'estat de les vies. De les freqüències també n'hem de parlar a través del manteniment, i de més capacitat també implica parlar de seguretat, implica parlar de la inversió. De fet, som dels territoris que més paguem i, en canvi, els que menys rebem, amb un dèficit, amb un infrafinançament en matèria d'infraestructures de 50.000 milions d'euros. De fet, així ho reflectien Foment i la Cambra de Comerç fa uns mesos en aquesta mateixa comissió.

I ens porta a parlar no només d'aquest cost que dèiem, aquesta incongruència que ens porta a que agafar el trajecte, agafar l'alta velocitat de Lleida a Barcelona sigui més car que agafar el trajecte de Barcelona a Madrid. A més, amb dades contrastades del que s'ha fet els darrers anys. De fet, l'alta velocitat ha crescut a Madrid, a la Comunitat autònoma de Madrid, a la darrera dècada gairebé quaranta quilòmetres i, en canvi, a Catalunya, zero. Per tant, amb una inversió que ha de ser necessària. I, per tot això, doncs també li voldríem preguntar avui pel capteniment de les reunions que han mantingut en el marc del Govern, amb les diferents taules, també, en les que han pogut participar com a sindicat amb el ministeri i, concretament també, amb Renfe i Adif. La incisió i la importància de que es cregui en aquest projecte i aquesta capacitat que necessitem potenciar per garantir aquest creixement econòmic, però també garantir la igualtat, com dèiem, d'oportunitats. Així que li llanço aquesta primera qüestió.

Gràcies.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Bueno, en lo que refiere a lo que son las inversiones mantenimiento, sí que las infraestructuras..., a pesar del accidente, grave accidente, que ocurrió, que también puso en evidencia que había habido una cierta desinversión en lo que era el mantenimiento de la alta velocidad. El mantenimiento de la alta velocidad por parte de Adif se dimensionó, en lo que podemos hablar de la línea Madrid-Barcelona, para que en un principio hubiera sesenta circulaciones por sentido. Entonces, los equipos de mantenimiento, del trabajo preventivo que se hace en línea, que se hace de

manera nocturna, se dimensionó para esas cincuenta, sesenta circulaciones diarias. Cuando se han incorporado nuevos operadores comerciales se ha pasado a tener prácticamente cien, incluso más en algunas de las fases. Y seguimos teniendo o se han mantenido las mismas inversiones y los mismos equipos de mantenimiento que se realizaron para sesenta o para cien.

A raíz del accidente –y muchas veces eso ocurre–, cambia la situación. Ahora sí que ya están... –hemos teniendo los trenes auscultadores, aquellos que se compraron–, sí que se está haciendo. Sí que se está haciendo ahora mismo una inversión en lo que es el mantenimiento de las líneas de alta velocidad. Y, por tanto, pues bueno, con lo que se está haciendo ahora yo creo que podremos tener... No es el caso de la red convencional, pero la red de alta velocidad sí; requiere unos parámetros técnicos mucho más ajustados, pero ahora sí que de alguna manera se están...,

Fitxer 39CTH6

se han aumentado las plantillas y, por tanto, estamos en una situación de que eso ha cambiado. Pero, claro, muchas veces es lamentable que tenga que pasar un accidente, un grave accidente para que de alguna manera todo esto se ponga sobre la mesa y se actúe.

Judith Toronjo i Nofuentes

També, per altra banda, com a sindicat, i molt breument, han pogut analitzar quin és el cost real de la mobilitat obligada per als treballadors, no només amb diners, sinó també amb temps, que és una de les qüestions que també genera més desigualtat d'oportunitats? Perquè a vegades també implica el fet d'agafar el transport públic, el transport privat molts de nosaltres la impossibilitat d'aquestes connexions o d'aquestes garanties necessàries i, a més a més, també els perjudicis amb el servei de rodalies, que també han preguntat els companys que m'han precedit en la paraula i que no ha donat oportunitat de contestar. I si podrien incidir-hi més?

Gràcies.

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

Bé, jo sols volia dir que ara tenim una oportunitat molt important amb els plans de mobilitat sostenible al treball. O sigui, ara estan obligades totes les empreses amb més de cent treballadors a fer el pla de mobilitat, amb la qual cosa tota aquesta proposta... Està clar que utilitzem el vehicle propi per anar a treballar la majoria dels treballadors, eh?, visquin en zones rurals o en polígons industrials o perquè treballen a la nit o per diferents circumstàncies. Jo no tinc les dades, no?, no les tinc, però...

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Bueno, por poner un apunte. Estamos socializando una inversión que se hizo con dinero público, pero que revierta también en la ciudadanía. Fíjate si cambian las cosas: Lleida-Barcelona, tres horas treinta, servicios convencionales. No es una alternativa real. Si un trabajador tiene que venir a Barcelona y gastarse cada día ocho horas diarias, estamos poniendo al abasto una hora por sentido. Cuarenta minutos, Girona; Tarragona, treinta. Una alternativa real.

El vicepresident

Gràcies, diputada Toronjo. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular, i té la paraula la diputada Eva García. Quan vulga.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor vicepresident. I gràcies, senyora Rodríguez..., y señor Puivecino, por la comparecencia, por la explicación y por la presentación de este informe sobre la *xarxa catalana d'alta velocitat*. Nosaltres teníem coneixement del darrer informe seu, del 2021, però doncs avui, a partir d'avui donarem bona lectura d'aquest que ens presenten avui. I entenem doncs que no només pel fet de que hagi estat incorporat en el pla 2030-2040 del Govern de Catalunya, doncs perquè *largo me lo fías*, eh? Estem acostumats a tenir un govern d'anuncis i de promeses a llarg termini i, per tant, doncs veurem què passa amb tot això d'aquí uns quants anys com a mínim.

Nosaltres compartim l'objectiu de disposar d'un transport públic de qualitat, fiable i accessible, especialment per als treballadors i per a totes les persones que s'hagin de desplaçar diàriament pel motiu que sigui. Ara bé, precisament perquè parlem d'un servei públic, creiem que cal concretar també alguns aspectes d'aquesta proposta. En primer lloc, el cost, com no pot ser d'una altra manera, perquè volíem saber quin és el cost anual d'implantar aquesta xarxa Catav; quin import hauria d'assumir, per tant, la Generalitat i quin import hauria d'assumir l'Estat. I quin seria el cost real per viatger abans d'aplicar doncs potser alguna subvenció. Creiem que qualsevol nova obligació de servei públic ha d'anar acompanyada d'una estimació econòmica clara.

En segon lloc, també la demanda, perquè hem de conèixer quantes persones preveuen vostès que utilitzarien realment aquests serveis. Perquè, en quines dades es basa aquesta previsió? Avui ens ha presentat..., señor Puivecino, nos ha presentado datos anteriores, cifras actuales, o, en todo caso, del pasado inmediato, pero queríamos saber, en cualquier caso, cuántas personas prevén ustedes que pudieran utilizar este servicio.

También queríamos aclarar una cuestión fundamental, que es la capacidad de la infraestructura de alta velocidad. El informe defiende que existe una capacidad para incrementar los servicios, pero queríamos saber si se ha analizado esta capacidad teniendo en cuenta los servicios comerciales de alta velocidad, los Avant, mercancías y las necesidades, sobre todo, futuras. Y, sobre todo, si existe algún informe técnico de Adif que acredite esta capacidad.

Pero hay una cuestión también muy muy importante, que consideramos desde el Grupo Popular absolutamente importante, que son las prioridades ferroviarias de Cataluña. Hoy tenemos una red de cercanías que sufre muchísimos problemas de puntualidad, incidencias, frecuencias y capacidad. Por eso les queríamos hacer algunas preguntas concretas. Porque, si los recursos públicos son limitados, ¿qué es lo que hemos de priorizar, señor Puivecino: poner en marcha esta red Catav o invertir estos recursos en mejorar cercanías, aumentar frecuencias y garantizar un servicio fiable, ¿que tanta falta hace en estos momentos? También nos gustaría saber, bajo su punto de vista, quién habría de gestionar y financiar esta red. ¿Habría de ser competencia de la Generalitat exclusiva? ¿Habría de ser compartido con el

Estado? ¿Habría de ser una gestión, por tanto, compartida? ¿Quién habría de ser el gestor que prestara este servicio?

En definitiva, compartimos la necesidad de un transporte público que facilite la movilidad de los trabajadores y de todas las personas que se desplazan, pero creemos que una política ferroviaria buena ha de combinar ambición y realismo y, por tanto, hemos de saber cuánto cuesta –resumo–, qué demanda tendrá y si la infraestructura lo permite, sobre todo, y cuáles son las prioridades. Y, para acabar, señor Puivecino, una pregunta muy concreta: si hoy tuvieran que decidir dónde poner un euro público más en el ferrocarril en Cataluña, ¿lo podrían ustedes en el Catav o lo podrían en mejorar cercanías?

Muchas gracias.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Bueno, son muchas preguntas. Primero, el coste. El coste es fácil: lo mismo que está costando en las capitales de Castilla con Madrid. Es decir, incluso puede ser menor. ¿Por qué? Porque el ratio de ocupación en Cataluña es mayor que el del resto del Estado.

¿Los datos? Los que anticipa en este caso... Nosotros hemos hecho lo del Observatorio del Ferrocarril en España porque se hace a año vencido. Es decir, los datos del 2025 los elaborarán en diciembre del 2026, y no están a disposición. Por parte de la Comisión Nacional del Mercado de la Competencia sí que ha presentado algunos pequeños datos –yo solo os los puedo trasladar. La relación Madrid-Valladolid, ¿eh?, tuvo un incremento de plazas ofertadas de un 2,6 respecto al año 2024, pero hubo una variación negativa anual en el número de viajeros transportados; cosa contraria..., que vamos a poner que el caso de la relación Figueres-Barcelona, que tuvo una variación negativa en plazas ofertadas, por las plazas sinergias, de menos 1,7 por ciento. Aumentó en número de viajeros en un 3,8. Es decir, aquí en Cataluña, cuando se pone una plaza se ocupa. Nosotros el primer tren que conseguimos sacar la Generalitat, que se puso en Lleida-Barcelona, el primer día de circulación circuló con el ochenta y siete por ciento de ocupación.

Todo lo que estamos poniendo al servicio de la ciudadanía en este aspecto, que es enormemente competitivo en tiempo de viaje, se está completando.

En lo que respecta a las capacidades, sí, nosotros planteamos al Departament de Territori y al ministerio realmente los surcos donde cabían todos esos trenes. Y tenemos esta capacidad para tener esas treinta en lo que es la parte más congestionada; se produce entre Lleida y Camp de Tarragona, porque ahí confluyen todos los trenes también que hay ahora del Corredor Mediterráneo. Y, por tanto, por eso hemos limitado la capacidad a esas quince circulaciones por sentido, pero tienen surco todas, ¿eh? Eso sí que lo planteamos de concreción técnica a la Generalitat.

La capacidad de mercancías. En el caso de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona no se admiten servicios de mercancías, por la declividad que tiene el diseño de la línea. Por tanto, eso tampoco es un..., no resulta un problema.

¿Y dónde pondría el primer euro? Pues donde lo están poniendo en el resto del Estado. Es decir, los dos servicios son complementarios. En este caso de que estamos planteando la primera fase, no hay ningún coste que se añada en las infraestructuras. Tenemos los trenes, tenemos las vías; pongámoslo en marcha, igual que se ha puesto en las capitales de Castilla con Madrid. Por tanto, nosotros consideramos que esto es un servicio de obligación de servicio público que complementa y que vertebra el territorio, ya que reduce enormemente el tiempo de viaje de las capitales de Cataluña sobre Barcelona.

El vicepresidente

Gràcies, diputada García. És el torn del Grup Parlamentari de VOX, i té la paraula el diputat Andrés Bello. Quan vulga.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias. Muchas gracias a los comparecientes por las informaciones que nos han trasladado. Son muchos datos. No nos ha dado tiempo de digerirlos todos. Los miraremos con mucho cariño. Y, bueno, entiendo que el informe pues, lógicamente, está bienintencionado. Hace algunas propuestas. Creo que es interesante, ¿no?, el que se proponga utilizar más las infraestructuras ya realizadas, sacarles un mayor rendimiento. Parece interesante.

Y me genera algunas dudas. Es verdad que como ya no soy el primero en intervenir pues algunas personas que ya me han antecedido en el uso de la palabra ya lo han preguntado. Algunas respuestas tuyas no me han convencido y, por tanto, se las voy a volver a hacer, ¿no? Bueno, dicen que la capacidad en este momento..., que han hablado con Adif, que parece que la capacidad tanto de las vías como de los trenes ya existe, ¿no? O sea, que no habría que hacer inversiones adicionales, por lo menos en la primera fase. Pero le han preguntado por el coste y me ha dicho que el mismo que en Segovia, ¿no?, me parece que me ha dicho. Ya, pero... Está bien. Yo no sé lo que cuesta en Segovia.

Pero yo le hago preguntas concretas, ¿no? En la presentación –creo que son cuatro fases lo que me ha parecido ver– habla de unas cuantas inversiones, ¿eh?, inversiones concretas, ¿no? ¿Puede decirnos cuál es el cálculo de estas inversiones? Habla de estaciones. Supongo que también habrá trenes. No se lo he escuchado, ¿eh? Entonces, el coste de las inversiones.

Y luego, si no he tomado mal mis notas, hablan de pasar de un tráfico de 4 a 14 millones de pasajeros, ¿no?, me ha parecido ver. Bueno, es muy optimista, pero puede ser, ¿eh?, no le digo que no, ¿no? Vale. ¿Cuánto nos costarán a los contribuyentes cada año estos 10 millones adicionales de pasajeros? Si me lo puede decir. En euros, ¿eh?, en euros, no lo que cuesta en Segovia, que, sinceramente, no lo sé y tampoco es una cosa que nos importe mucho, ¿eh?

Muchas gracias.

Alberto Puivencino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Muy bien. No me quiero perder. La estimación, qué nos costará. Sí que es lo mismo que en Segovia, que en Madrid y que en cualquier sitio: dos céntimos/viajero/kilómetro. Dos céntimos/viajero/kilómetro, y lo hemos de estimar así. Es decir, ese es el ratio más acorde a la hora de presentar una serie de servicios. Por tanto, ni está la capacidad en esa primera fase..., o sea, en ningún caso nos lo ha puesto en entredicho ni el ministerio ni la Generalitat de Catalunya, ¿no?

Perdone, algo más en concreto. Es que me han puesto aquí varias cosas que no... ¿Quiere que le conteste alguna más? (*Veus de fons.*) Ah, las fases. Es decir, la

estimación de las infraestructuras en esta primera fase. Como le he comentado, ya existen los trenes y las infraestructuras. En las segundas, yo creo que está en exposición pública. Quiero recordar que la estación de Girona, del aeropuerto, estaba en torno a un presupuesto –lo hago de memoria, ¿eh?, yo creo que ustedes pueden disponer de esas [#12.34]– de creo que eran 110 o 120 millones de euros. Y la estación intermodal ahora mismo no le puedo concretar. Son proyectos de infraestructuras que de alguna manera están en parte del ministerio, y nosotros aquí en lo que estamos focalizando todo nuestro proyecto es en el aumento de las plazas y de que los servicios vayan acordes a los que están ofreciendo en el resto del Estado.

Andrés Bello Sanz

No me ha respondido. O sea, le he preguntado: ¿cuántos millones de euros? Me habla de dos céntimos... ¡Bah! Veo que no lo saben. No pasa nada, no pasa nada. O sea, yo les pregunto cuántos millones de euros cuestan las inversiones y cuántos millones adicionales nos costarán estos 10 millones adicionales de pasajeros que utilizan el transporte ferroviario.

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

Pero es que esto no es competencia nuestra.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

No. Eso es una estimación que se puede hacer

Andrés Bello Sanz

Si lo saben nos lo dicen y si no lo saben pues no pasa nada. Paso a la siguiente pregunta.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Dos céntimos/viajero/kilómetro, lo mismo que le cuesta a un ciudadano viajar de Segovia a Madrid, de Toledo a Madrid, de Valladolid a Madrid: dos céntimos/viajero/

kilómetro. Es destinar la misma subvención a las mismas personas que viven en un mismo estado, simplemente.

Andrés Bello Sanz

Vale, veo que no lo sabe. Siguiendo pregunta. (*Remor de veus.*) Han hablado, y también lo dice en su documento, de que estos servicios de alta velocidad en Cataluña deberían ser prestados por empresas ferroviarias públicas, ¿no?, y en las conclusiones lo vuelven a comentar, ¿no? Yo le pregunto: ¿qué problema habría porque estos servicios fueran prestados por empresas privadas, tal y como ya ocurre en otras líneas de la red?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Sí. Nosotros establecemos que sea en este caso la empresa pública, y estamos centrándola en Renfe, primero por la capacidad técnica del material. Estamos planteando una red de dos anchos diferentes de vía: el que existe ahora mismo entre Tortosa y Camp de Tarragona es ancho ibérico, y el resto de las líneas, que son ancho estándar. Actualmente, el único operador que tiene material, que son los serie 120, 121 y 106, de ancho intercambiable

Fitxer 39CTH7

es Renfe. Por tanto, en este caso, por eso lo estamos planteando en ese aspecto.

Andrés Bello Sanz

Perdone, pero esto solo es así en un trazo ínfimo de lo que usted ha comentado; en el resto, no, es ancho estándar.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

En una línea completa, que es la de Tortosa hasta el Camp de Tarragona.

Andrés Bello Sanz

Y fuera de este problema, ¿ven algún problema o no?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

¿Le parece poco que no haya ningún otro operador que disponga de material para hacer esto? Si se lo encargáramos a la SNCF o a iryo o a Ouigo, no pueden licitarlo porque no tienen el material, actualmente.

Andrés Bello Sanz

Vuelvo a decir... –yo, es que...–, o sea, estamos hablando, usted me habla que este problema ocurre en un pequeño tramo. ¿Y para el resto? ¿Le viene algún otro problema para el resto de las líneas?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

¿Actualmente? (*Pausa.*) Sí, también. Es decir, el único operador –y por eso nos concentramos en lo público– que tiene servicios con parada, por ejemplo, en Lleida-Pirineos sobre Barcelona es Renfe. Ningún operador, pudiendo haber pedido surcos, ni iryo ni Ouigo, ha establecido parada allí, ninguno. Y esto es importante. Es decir, a la hora de que estamos planteando plazas sinergiadas, podremos sinergiar plazas en trenes que ya existen y que tienen parada por parte del operador. No podemos encargarle los servicios a un operador que ni tan siquiera en sus servicios comerciales tiene parada en esas estaciones de Cataluña.

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

Els operadors privats operen per guanys, no? I un operador públic doncs, com que és d'obligació de servei públic, doncs té l'obligació, no?, i per això paren a Lleida, paren a Tarragona i on convingui que hi han passatgers.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. És el torn del Grup Parlamentari de la CUP, i té la paraula el diputat Dani Cornellà. Quan vulga.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bon dia, moltes gràcies per la compareixença. Trobem molt interessant aquesta tasca que han fet i que ens han presentat. De fet, veiem com a molt positiu el plantejament que fan d'aquesta proposta de servei, perquè, per desgràcia, solem estar acostumats, no?, sempre que se'ns presentin propostes noves d'infraestructures, com poden ser l'orbital o l'eix Transversal Ferroviari, però mai se'ns diu, no?, tan clar com vostès doncs quins trens hi passaran, quins s'utilitzaran, etcètera. Per tant, doncs vostès porten una proposta molt treballada. De fet, un cop més ens dona la sensació que la iniciativa, això, d'entitats o sindicats treballa amb bones propostes i que sempre venen de fora de l'Administració, no? Les bones propostes sempre venen de fora de l'Administració i no de la pròpia Administració.

Nosaltres també trobem interessant el plantejament de serveis de la xarxa d'alta velocitat, enfocat prioritàriament al que ha de ser, a la gent treballadora d'aquest país i per millorar la mobilitat quotidiana en general, en comptes del que ens tenen acostumats, no?, que sempre és parlar de la connexió, de potenciar les connexions amb Madrid, que és el que sempre s'ha prioritzat, en lloc de prioritzar el que ens presenten vostès aquí, que és el normal, no?, un servei públic per a la gent treballadora del país.

Per tant, nosaltres el que els hi voldríem preguntar és quina és la seva opinió sobre el fet que la xarxa d'alta velocitat estigui liberalitzada i que, per tant, bona part de la capacitat actual estigui dedicada a companyies com les que han dit vostès –iryo, Ouigo– o als serveis purament comercials que fa la Renfe i que, bàsicament, el que fan és connectar Barcelona amb Madrid sense ni tan sols parar a Lleida, no? Nosaltres –no sé vostès com ho veuen– pensem que seria millor donar més disponibilitat a les vies dels trens de servei públic. No sé com ho veuen.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Sí. En cuanto a lo que sea la cuota comercial, ¿no?, lo que usted me plantea –gracias por sus palabras–, nosotros estimamos..., es decir, esa competencia está reflejada, de hecho, en el propio Estatut de Catalunya, esa competencia exclusiva de todos los transportes que inicien y finalicen su recorrido dentro de Cataluña. Por tanto, nosotros consideramos que ahora mismo eso no se está ejerciendo, esa

competencia o esa transferencia no transferida, que lo recoge el propio Estatut y que se aprobó en el Congreso. Y, por tanto, la Generalitat, a pesar de tener la competencia, no la puede ejercer ahora mismo, ¿no? Por tanto, estimamos que dentro de esos servicios, y lo que estamos planteando aquí, ocuparía o pudiera, debería tener la competencia en al menos el veinticinco por ciento de los surcos de las mallas de circulación en los trayectos que discurran dentro de Cataluña.

Dani Cornellà Detrell

Si no m'he equivocat en l'argument, vostè diu que el servei [#05.22] d'alta velocitat d'Avant són obligació de servei públic. Nosaltres pensem que la Generalitat hauria de tenir competència plena i ser titular d'aquests serveis com a mínim al nivell que ja és titular a dia d'avui dels serveis de rodalies. Perquè, al final, l'Estatut reconeix, no?, com el que hem parlat, la competència sobre els serveis que transcorren, com vostè deia, dintre de Catalunya. Per tant, que els Avants depenguin del ministeri és un incompliment flagrant que impedeix que la Generalitat executi la seva pròpia planificació. I com podria ser la proposta del Catav que ens presenten si, com diuen, l'han incorporat al pla de serveis ferroviaris? Com es podria...?

Alberto Puvecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Perdona. No te entiendo. La pregunta es cómo podría...

Dani Cornellà Detrell

És a dir, el servei, la proposta que vostès ens presenten, és a dir, com la podríem incorporar al pla de serveis ferroviaris actual, amb la situació que ens trobem, que al final aquesta competència no la podem desenvolupar, no?

Alberto Puvecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Evidentemente, nosotros ya lo..., yo creo que lo he planteado en la primera exposición. Es decir, esa competencia debería establecerse, ejercerla la Generalitat, porque la tiene. No la tiene, es decir, es una posible transferencia no transferida, y eso yo creo que tendría que ser un acuerdo de *govern* con el ministerio, porque así se recoge en el Estatut que fue aprobado en el Congreso. Por tanto, es una

incongruència que no debería ser. Y establecerse esa cuota que le indico de al menos ese veinticinco por ciento de los surcos de esas infraestructuras que discurren por Cataluña, que para que pueda ejercer la competencia la Generalitat pues debería tener esa disposición.

Esto es lo que hemos planteado en el proyecto –eso es un veinticinco por ciento. No invadimos los servicios comerciales, no van a afectar a los servicios comerciales, pero sí, de alguna manera, estamos poniendo una alternativa [#07.22] a toda la ciudadanía, y esto era importante. Son unas infraestructuras que no se han hecho a riesgo y ventura; las hemos pagado con dineros públicos.

Fíjese, un apunte. El único tramo que no se hizo con dinero público, que fue el TP Ferro del túnel de Le Perthus, al final lo tuvieron que rescatar los estados, el Estado español y el Estado francés. Por tanto, si hubiera sido una infraestructura que se hubiera construido a riesgo y ventura podríamos plantearlo, pero es un dinero público. Por tanto, al menos no creo que sea de alguna manera exagerado que solamente, al menos, exijamos que ese veinticinco por ciento de la capacidad esté dentro de unos servicios de obligación de servicio público y estén al alcance de toda la ciudadanía.

Dani Cornellà Detrell

El referent, evidentment, a lo de Perpinyà, nosaltres també donem..., bueno, entenem que aquest servei hauria de ser fins a Perpinyà. Però ho veiem complicat, perquè si ja no..., si a dintre de Catalunya ja no està funcionant, doncs..., no?, complicat. Però, evidentment, també entenem que la proposta és correcta.

I, referent a la tarificació dels serveis Avants, ens preocupa perquè els preus siguin assequibles i, a més, permetin connectar amb altres serveis, com rodalies o la línia de la Poble de Ferrocarrils de la Generalitat o amb el bus, entre d'altres, ja que no tothom té origen o destí a les ciutats on hi ha estacions d'alta velocitat. Són partidaris de fer bitllets combinats o de la integració tarifària dels serveis d'alta velocitat dels serveis públics?

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Sí. Es decir, nosotros hemos de tener en cuenta que los presupuestos, las partidas dinerarias para movilidad o para infraestructuras no son infinitas. Es decir, de eso tenemos que ser conscientes. Ya nos gustaría que fuera a coste cero, pero eso hemos de plantearnos seriamente que no sea. En el equilibrio que hemos planteado esta tarificación Avant, que en los abonos ya está recogida, sí que trasladamos que se haga en la tarifa general. Pero eso que queremos que quedaría de alguna manera completo. Y, evidentemente, sí que se podría plantear un transporte combinado que estuviera dentro incluso de la T-mobilitat. Podríamos plantear todos estos aspectos. Lo único que tenemos que tener en cuenta que, actualmente, en la línea de alta velocidad tiene que haber una reserva de plazas y que son plazas limitadas –no ocurre como con los servicios convencionales.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. I ara, per acabar el torn d'intervencions, és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialistes i Units per Avançar, i té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio. Quan vulga.

José Ignacio Aparicio Círia

Moltes gràcies, Cristina Rodríguez, Alberto Puivecino. Voldria agrair a Comissions Obreres doncs la compareixença i, sobretot, l'esforç que hi ha al darrere d'aquest document, com han dit els companys, que aborda la mobilitat ferroviària doncs des d'una perspectiva que moltes vegades queda en segon pla, que és la mobilitat quotidiana de les persones treballadores.

Crec que aquest és precisament un dels elements més interessants d'aquesta proposta del Catav, eh?, perquè quan parlem d'alta velocitat doncs sovint pensem en grans projectes, en turisme, en connexions entre capitals, però també tenim una xarxa que pot servir per a desplaçaments quotidians de mitjana distància, per anar a treballar, a estudiar o accedir a serveis. De fet, la proposta planteja una xarxa amb més freqüències, amb preus més assequibles i una connexió més intensa entre diferents territoris de Catalunya, i això té una dimensió, evidentment, de cohesió

territorial i també social i econòmica. Qui pot dir que no a un projecte com aquest? Tot plegat pot ajudar-nos a superar una certa concepció excessivament radial de la mobilitat, eh?, que també ens pot passar fins i tot aquí, dins de Catalunya. No tot passa per Barcelona. Hi ha persones que viuen a Lleida, bé, que treballen a Tarragona; persones que es mouen entre Girona i la resta de ciutats, entre el Camp de Tarragona i Barcelona, o que no necessiten connectar diferents capitals.

Jo, com que soc l'últim, tinc l'avantatge que moltes preguntes me les han fet i estan contestades. Però sí que m'agradaria saber... Al pla de serveis ferroviaris de Catalunya hi han aspectes de tot aquest projecte que estan dins. M'agradaria saber quina valoració fa d'aquesta incorporació i, sobretot, els temps que penseu que serien necessaris per implementar tot això. I si hi ha algun inconvenient, algun problema que preveieu, no? Dins del pla d'estructures ferroviàries doncs hi havia més temes. Doncs si n'hi ha algun que pot xocar amb la implementació de tot aquest projecte que tenim aquí sobre la taula.

Gràcies.

Alberto Puivecino Lobera (responsable de Mobilitat i Infraestructures de Comissions Obreres de Catalunya)

Gràcies. Respeto a la inclusión en el plan de servicios ferroviarios del proyecto, el propio secretario de Territorio y la propia *consellera* así lo manifestaron, que era un proyecto de Comisiones Obreras, y que se había asumido prácticamente íntegro. Nosotros, la valoración es enormemente positiva. Tanto con la *conselleria* de Territorio como con la Generalitat hemos tenido hasta cinco y seis reuniones técnicas para explicar todos los surcos, todos los detalles técnicos de cómo se debería implantar. Y, por tanto, enormemente satisfechos de que se haya incorporado, ¿no?, en ese aspecto.

La única diferencia técnica que quizás podamos ver de lo recogido en el plan de *serveis* ferroviarios..., se plantean servicios directos entre Tortosa y Barcelona. Nosotros entendíamos que, técnicamente, hasta que no se instale el segundo sistema de circulación, que es el ERTMS nivel 2 –ahora está en el nivel 1–, no se puede aumentar la capacidad. Por tanto, podría estar ese escenario de esas diez circulaciones por sentido entre Tortosa y Barcelona, o Figueras, y esas quince entre

Lleida. Pero actualmente, precisamente por la capacidad de la red y de la malla de circulación, nosotros planteábamos ese transbordo inicialmente, precisamente para que sea una cosa que no tengas que esperar al año 2040 a ponerlo en el servicio y podamos hacerlo ya de manera inmediata, si hubiera acuerdo político. El año que viene, esto mismo podría estar ya en funcionamiento, ¿no? un poco esa sería la diferencia. Pero nosotros el trabajo que hemos realizado con la *conselleria* ha sido excelente –no puedo decirlo de otra manera– y, por tanto, pues ha sido bien recepcionado.

Es decir, así que instamos a que de alguna manera, delante del Ministerio de Transportes, esto se ponga encima de la mesa y sea una cosa que el año que viene o el siguiente la podamos ver. Porque no podemos esperar otros veinte años a unos servicios que, ya de salida, cuando planteaba la de Toledo-Segovia, salieron con quince circulaciones por sentido cada uno, y nosotros, habiendo pasado veinte años, tengamos los trenes llenos todos los días por la mañana, que la gente no puede coger billete y no podamos plantearlo habiendo unidades y habiendo surcos para hacerlo.

Gracias.

José Ignacio Aparicio Círia

Molt bé, moltes gràcies. (*Veus de fons.*) I tant.

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

A veure. Mireu, nosaltres, des del 2008... Estem molt contents de que hagin inclòs el projecte Catav al pla. O sigui, no podem estar d'altra manera. Perquè nosaltres, des del 2008, des de Lleida, vam fer la proposta del nucli de rodalies de Lleida. És a dir, portem molts anys picant pedra. Hem anat... Jo us ho he explicat abans. Us volia, si tenia temps, explicar l'històric que hem fet, perquè

Fitxer 39CTH8

hem batallat moltíssim. De fet, jo recordo que quan anàvem a l'ajuntament algun alcalde em va dir, fa: «No sabia que els sindicats fèieu aquestes coses.» Per tant, estem profundament orgullosos de que en el cas de l'Alberto, que sap moltíssim de trens, d'infraestructures, en sap moltíssim, han posat la seva coneixença a les institucions, a l'Administració per poder implantar aquest projecte. I per això hem vingut avui aquí, a explicar-vos-ho a vosaltres perquè doneu celeritat a que es pugui implantar el més aviat possible, sobretot la fase 1, que no implica cap tipus de cost. De fet, el tren que hem vingut avui a les set del matí és del projecte Avant Lleida-Barcelona. S'han doblat les places gràcies a aquest projecte, i la gent de Lleida podem vindre amb total... Va ple, eh? O sigui, si no l'agafes amb una setmana o dos també d'antelació... Però és que abans era impossible. La gent agafava el cotxe per vindre. Per tant, estem molt orgullosos de que haguem pogut arribar aquí des del 2008, i abans, que portem temes de mobilitat.

I, res, estem a disposició per continuar. Però sí que us demanem això, no? Hem vingut aquí a pressionar i perquè s'implanti el projecte i que parreu també amb Madrid per implantar tota la resta.

José Ignacio Aparicio Círia

Molt bé. Reiterar les gràcies. Jo dono fe també que és veritat que en sap molt, malgrat que no contesti o no sàpiga algunes preguntes que li fa algun diputat. És broma. (*L'orador riu.*) La veritat és que... I posar en valor de nou que s'hagi incorporat dins del pla ferroviari català. I tant de bo que es pugui implementar com més aviat millor, perquè això beneficiarà el conjunt de treballadors i treballadores d'aquest país.

Gràcies.

El vicepresident

Per acabar aquesta compareixença, acabo agraïnt a l'Alberto Puivecino, a Cristina Rodríguez avui que ens hagin dedicat aquesta estona, este esforç, que ens consta, de síntesi. I presenten un projecte –n'estem convençuts– tan útil per al país. Gràcies i fins la propera.

Cristina Rodríguez Vila (secretària de Transicions Justes i Territori de Comissions Obreres de Catalunya)

A vosaltres.

(Pausa llarga.)

El vicepresident

Bé; donem inici al punt 30 de l'ordre del dia.

Compareixença de Jordi Muñoz, secretari de mobilitat de la Unió General de Treballadors de Catalunya, i José Rodríguez, autor de l'informe "El cost d'anar a la feina: anàlisi sobre el temps, el cost econòmic, personal i social dels desplaçaments per anar a la feina", per a presentar aquest informe

357-00980/15

Agraïm a l'Òscar Riu i Garcia, secretari de Política Sindical de la UGT de Catalunya, i al José Rodríguez, científic de dades d'UGT de Catalunya i excompany de la casa, esta compareixença. Ho recordo: quinze minuts per part dels compareixents, i després, tal com hem comentat amb portaveus, cinc minuts per grup parlamentari en format pregunta-resposta. Per tant, el mateix compareixent tindrà l'oportunitat de complementar la seua exposició inicial en estos torns dels diferents grups parlamentaris. Avui, per tant, dono la paraula, entenc, a l'Òscar Riu, i després parlarà el José Rodríguez, autor de l'informe «El cost d'anar a la feina: anàlisi sobre el temps, el cost econòmic, personal i social dels desplaçaments per anar a la feina» en aquesta comissió. Per tant, senyor Òscar Riu, quan vulga.

Òscar Riu i Garcia (secretari de política sindical de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Molt bé; doncs moltes gràcies, president. Diputats... Primer voldria disculpar la no presència del company del secretariat, el responsable de mobilitat de la UGT, el senyor Jordi Muñoz. Avui hi ha una mediació d'una vaga de la seva empresa –ell és treballador de TMB–, i la mediació és la mediació i, per tant, estava anant al conflicte i no podia participar aquí. I m'ha demanat que transmetés la seva disculpa.

Voldríem començar fent una reflexió molt senzilla. Quan parlem de mobilitat solem parlar, no?, normalment, dels trens –el que patim molts cada matí–, els autobusos, les carreteres o les infraestructures, no? Però les persones treballadores –en aquest cas segurament tots, no?, tots som persones treballadores– no vivim la mobilitat d'aquesta manera; la vivim en forma de temps, de temps per arribar a la feina, de temps que es guanya o es perd cada dia, de temps de descans, que és molt important, de temps de conciliació. I quan parlo de conciliació separaré conciliació i el temps d'estar amb la família, perquè la conciliació no només és estar amb la família, sinó que també és la conciliació moltes vegades doncs de trobar-te amb tu mateix i d'anar a fer les activitats que vulguis fer. Aquest és. Aquest és probablement el principal missatge que volem traslladar avui i que volíem traslladar amb l'estudi que vam presentar fa uns mesos, un estudi que anirem actualitzant contínuament.

La mobilitat laboral és una de les principals qüestions que condicionen la qualitat de vida de les persones treballadores, perquè no determina únicament com ens movem, sinó també quant ens costa treballar i quant temps de la nostra vida hem de dedicar simplement a arribar al lloc de feina. El temps que destinem a anar a la feina és una de les qüestions més oblidades per part de les empreses i també del debat públic i que amaga un allargament de la jornada laboral de les persones treballadores, uns riscos laborals i uns costos econòmics i vitals que paguem la ciutadania, però que també paga el conjunt de la societat, no només els ciutadans, sinó l'àmbit públic i les empreses del nostre país. La mobilitat laboral és una activitat imprescindible per sostenir l'activitat econòmica –la majoria de les persones necessitem desplaçar-nos per treballar– i l'activitat econòmica també es desenvolupa majoritàriament als centres de treball. Malauradament, el teletreball també ha desaparegut molt de la nostra economia, i no tots els treballadors poden fer teletreball, no? Aquesta mobilitat és una peça clau de la nostra societat, com deia, i de l'economia.

Ara bé, aquesta mobilitat té costos, no?, i és aquí, en els diferents costos que té aquesta mobilitat, on centràvem aquest estudi. Les persones treballadores destinen més de dues-centes hores anuals i uns cinc mil euros en costos directes i indirectes per anar a la feina. Però no només ens podem quedar en aquests costos econòmics. Aquesta mobilitat és la principal causa individual d'accidents mortals i greus en l'àmbit laboral. L'any 2024, malauradament, van morir trenta-tres persones i més de

dues-centes persones van patir accidents greus, ferides en els seus desplaçaments a la feina. Pel que fa a l'any 2025, es va reduir i varen morir vint-i-vuit persones, però segueix sent un desastre.

I avui els plantejem, els presentem l'estudi que hem realitzat els serveis tècnics de la UGT de Catalunya, «El cost d'anar a la feina», i que, com els dèiem abans, anirem actualitzant perquè creiem que és molt interessant analitzar aquest cost que moltes vegades no se'n parla. Quan anem a comprar, al CAP o a fer gestions quotidianes, acostumem a buscar proximitat; però, malauradament, i segurament molts de vostès –el president n'és un clar exemple, no?–, quan anem a treballar ens desplaçem, no?, quan hem de treballar ens hem de desplaçar, i moltes vegades molts quilòmetres. I això explica que els trajectes siguin més llargs, consumeixin més temps i tinguin una dependència més elevada tant del vehicle privat com dels grans sistemes de transport públic del nostre país.

I per això creiem que la mobilitat no s'hauria d'analitzar només, com moltes vegades l'analitzem, des d'una perspectiva ambiental o urbanística; també s'hauria d'analitzar, com els deia al principi, des d'aquesta perspectiva laboral. Perquè quan una persona dedica una hora, una hora i mitja i fins i tot dues hores diàries als desplaçaments, això forma part de les seves condicions de treball. I aquí voldria fer un petit apunt que hem de sumar a aquests desplaçaments, que crec que l'hem de sumar. Segons l'enquesta de qualitat i condicions de treball, un setanta-sis per cent de les persones treballadores van allargar la seva jornada laboral fins a un total de 216 milions d'hores el 2024. El 2024, segons aquesta enquesta, les persones treballadores van realitzar 163

Fitxer 39CTH9

milions d'hores de feina durant el seu temps lliure i el 54,28 per cent pateix aquesta explotació horària informal d'una manera o una altra. Per tant, a la suma del desplaçament, a aquesta hora i mitja o a aquestes hores que molts patim en el nostre desplaçament diari, doncs hi hem de sumar moltes vegades aquest treball que es

realitza fora de la jornada laboral. I és quan arribem a la segona gran conclusió de l'estudi.

Avui moltes persones treballadores es troben atrapades en un dilema, ens trobem atrapats en un dilema que poques vegades apareix en el debat públic: hem d'escollir entre gastar més diners i gastar més temps, no? Gastar més diners perquè doncs calculem el que treballarem en el transport públic anant a treballar, que és gastar temps, o gastar més diners, no?, quan veiem que doncs amb el transport públic trigarem molt i, doncs, anem amb transport privat, Qui utilitza el vehicle privat acostuma a comprar temps, arriba abans a la feina, però assumeix, com els deia, uns costos econòmics, del combustible, el manteniment, l'assegurança i l'amortització del vehicle. Qui utilitza el transport públic doncs normalment utilitza el seu temps privat. L'estudi mostra que, segons les distàncies i els trajectes, el transport públic pot arribar a requerir entre un cinquanta i més d'un cent per cent més de temps que el transport privat. Dit d'una altra manera, hi ha persones que paguen la mobilitat amb diners, com els deia, i n'hi ha que la paguen amb temps.

I això és especialment rellevant, perquè el mateix estudi calcula no només els costos econòmics directes, els desplaçaments, sinó també el valor econòmic del temps invertit en anar i tornar a la feina. És a dir, posa de manifest que el cost real de la mobilitat és molt superior al cost de l'abonament o un dipòsit de combustible. A tot això hi hem de sumar les incidències en el trànsit, que ens produeixen estrès, ansietat i que provoquen un desgast de les persones treballadores, el qual hem de sumar en aquesta jornada laboral, no? Quan arribem a la feina moltes vegades doncs estem estressats o ja anem cansats per l'hora del desplaçament. I a tot això també hi hem de sumar doncs totes les problemàtiques de CO₂ o d'ocupació de l'espai públic o altres problemàtiques.

Des de la UGT considerem que aquest és un debat de primera magnitud perquè afecta la productivitat del país, perquè afecta la competitivitat de les empreses, perquè afecta la conciliació, perquè afecta les oportunitats laborals de les persones i perquè afecta les desigualtats territorials del nostre país i perquè també afecta la sinistralitat laboral del nostre país, i sobretot perquè afecta les persones treballadores en tots els àmbits. Per això creiem que les polítiques públiques de

mobilitat ha de tenir un objectiu molt clar: reduir simultàniament el cost econòmic i el cost temporal dels desplaçaments de les persones treballadores. No es tracta només de moure més persones, no? –a vegades parlem amb capacitat del transport públic– ; es tracta de permetre que les persones puguin accedir a la feina amb menys cost, menys temps i més qualitat de vida. I és per això, doncs, que no només ens volem quedar amb la denúncia, sinó que també creiem que els hi hem de fer arribar doncs propostes.

Pel que fa a l'àmbit laboral, doncs afrontar el debat de la reducció de la jornada, la reorganització dels horaris i del teletreball. Impuls –és molt necessari l'impuls– i extensió dels plans de desplaçaments d'empresa. Pel que fa a la mobilitat activa, enfortir la mobilitat a peu –tot i que hem fet un avançament aquests últims anys, creiem que l'hem d'enfortir–; foment de la bicicleta i dels vehicles de mobilitat personal per a distàncies inferiors a cinc quilòmetres. Pel que fa al transport públic, millora de la velocitat i la cobertura dels serveis de bus; impuls d'un pla ferroviari més ambiciós per a Catalunya; supressió de la radialitat barcelonina i reforç d'altres eixos territorials; desenvolupament de la intermodalitat i la consolidació de la T-mobilitat. I, pel que fa a la mobilitat privada sostenible, suport a la transició cap al vehicle elèctric, i més en aquests moments, i desplegament de les infraestructures de recàrrega elèctrica. I, pel que fa a la mobilitat dels polígons d'activitat econòmica, millora de l'accessibilitat en transport públic, millora de l'accessibilitat als polígons del nostre país i millora dels punts de recàrrega de vehicles elèctrics.

Passo la paraula al company i exdiputat del Parlament José Rodríguez, que els hi presentarà les dades més numèriques.

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Gràcies, Òscar. Gràcies, president. Jo, que soc de ciències..., acostumem a necessitar dibuixos, eh? Jo el primer que us intentaré explicar és que, abans de parlar dels costos de mobilitat, hem de ser molt conscients de cap a on ens movem per treballar. Nosaltres tenim el mite que la mobilitat laboral és molta gent anant cap a Barcelona de molts llocs, com una mena d'onada humana, i que després marxem de Barcelona cap enfora. Però això és un mite. A tot el territori –i ara mostraré

mapes—, i especialment als territoris no metropolitans, la major part dels catalans i catalanes treballem o bé al nostre municipi o en municipis més propers dins de la nostra comarca. Per tant, hem d'entendre que el gran gruix de la mobilitat és més local que de llargues distàncies.

Clar que existeixen aquests fluxos —i després els veurem— cap a les principals ciutats del territori, però sobretot és dins de la comarca, que és l'espai on el transport públic pitjor funciona. Això és a l'àrea metropolitana, això és al Pirineu, que són les que més contenció comarcal tenen. És a dir, a *era* Val d'Aran tenen un noranta per cent de contenció comarcal, és a dir, la gent treballa a la mateixa comarca; a les comarques gironines, a les comarques de Tarragona. I no tenim les dades actualitzades encara de comarques de la vegueria de Ponent o de la vegueria de Terres de l'Ebre, però quan facin d'aquí a poc l'enquesta de mobilitat quotidiana els resultats seran molt semblants.

Llavors, clar que hi ha fluxos entre comarques. I els més importants són els fluxos dins de la demarcació de Barcelona cap a Barcelona? Sí, però no només. El Vallès Oriental és un pol atractor de feina, el Bages és un pol atractor de feina, però sobretot hi ha un eix de mobilitat laboral, que és tota la primera corona, que és la gent que es mou entre el Maresme i el Vallès Oriental, la gent que es mou entre el Vallès Oriental i l'Occidental, la gent que es mou entre el Vallès Occidental i el Baix Llobregat; en menor mesura, la gent que va a Manresa a treballar, i en menor mesura també, però també és important, és entre l'Alt Penedès i el Garraf. Per tant, hem d'oblidar-nos que la mobilitat és només..., fins i tot la mobilitat intercomarcal no és només radial cap a Barcelona, i així ho podem també traslladar a altres territoris, on no és només radial cap a Tarragona, no és només radial cap al Segrià, no és només radial cap al Gironès.

El tema dels accidents a la feina. Abans l'Òscar Riu ha explicat els nombres absoluts; jo vull parlar dels relatius. És la principal causa de mort a la feina, els accidents de trànsit. I els principals accidents de trànsit es produeixen *in itinere*. També n'hi han *in missio*, però sobretot *in itinere*. I és la principal causa d'accidents greus: tres de cada deu accidents greus a la feina son produïts per accidents de trànsit. Després,

altre cost, el cost del temps de desplaçament. Ha anat creixent contínuament. I després us explicaré per què.

Per altra banda, tot i que utilitzar el transport públic, fins i tot quan tenim en consideració el cost econòmic de les hores treballades, seria lo més raonable, és lo més costós en temps. Fins i tot, el transport públic és poc competitiu amb la mobilitat activa de distàncies curtes: trigues menys en anar a la feina caminant que anant en bus. I el que estem veient, a més, és un procés en què la mobilitat activa més o menys es situa al voltant del vint per cent; és a dir, la gent que pot camina, a tots els territoris, fins i tot als territoris de..., a la vegueria del Pirineu, és a dir, la gent que pot i que treballa a prop de la feina camina: una de cada cinc persones va caminant o en bicicleta a la feina. I està creixent molt el transport públic. Això implica, com hem dit abans –i recordem que la mobilitat laboral es produeix dins de la comarca i és on hi ha el pitjor transport públic–, aquest creixement que estem veient del temps de desplaçaments.

És a dir, aquesta és la idea que volem transmetre: es dedica molt temps a desplaçar-se. Abans hem dit dues-centes hores de mitjana, però és que hi ha persones que en dediquen més de cinc-centes. Perquè us en feu una idea, una jornada laboral anual normal son 1.700, 1.800 hores, 1.500..., d'aquest ordre. Hi ha gent que té un terç de jornada laboral extra només en desplaçaments, tot i que la mitjana en siguin només dues-centes –només–, que seria com un quinze o un vint per cent més, i això va *in crescendo*. I sobretot és perquè l'estructura de transport públic que tenim no respon a la mobilitat laboral que estem tenint, fins i tot quan mirem els fluxos de llarga distància, que serien els fluxos que no són radials de Barcelona.

I estem posant moltes solucions a la realitat de Barcelona i en connectar bé les principals ciutats del territori amb la capital catalana? Sí, però ens estem deixant el gran gruix de persones que es desplacen, i que no és cap a Barcelona. I com que abans el company Òscar ja ha explicat les propostes de millora... Les tenim també al powerpoint, però ja s'han enumerat i, per tant, la meva intervenció acaba aquí.

El vicepresident

Gràcies, Òscar Riu i José Rodríguez, per ajustar-se escrupolosament al temps. Demanaré el mateix als diferents grups parlamentaris, eh? No farem com a la

compareixença d'abans i aquí serem escrupolosos amb el compliment dels temps. Donem cinc minuts per grup parlamentari. I sí que suggeriria que no fessen preguntes als últims trenta segons, perquè després ja..., això és el *truco del almendruco*, eh? I, per tant, després ens passem. D'acord? Per tant, comencem amb el grup parlamentari sol·licitant de la compareixença, Esquerra Republicana, i té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Intentarem, amb tot el que teníem, fer-ne un resum. En primer lloc, evidentment, moltes gràcies a l'Òscar Riu i al José Rodríguez per l'explicació d'aquest estudi i, sobretot, per la seva elaboració i –ho deia abans també en l'anterior compareixença–, bàsicament, per posar ciència i números a una realitat que viuen centenars de milers de treballadors i treballadores que cada dia passen per aquestes circumstàncies, però que massa sovint queda fora del debat sobre les condicions laborals, i és, evidentment, un debat importantíssim.

Parlem del cost d'anar a treballar. I, hi insisteixo, vaig al gra perquè, si no, el president em renyarà una vegada més. L'informe quantifica –ho heu dit de manera ràpida– aquest cost d'una persona treballadora, on dedica més de quatre hores setmanals, una mitjana de dues-centes hores l'any, amb punts de fins a cinc-centes, com deia ara en José Rodríguez, aquest terç de la jornada extra que hi aporta. Una jornada extra que, evidentment, no és temps retribuït, sinó que és temps personal i no apareix en la nòmina. I parlem de cost, com deia, en temps, però també parlem de cost econòmic –ho dèiem–, amb combustible, amb vehicles, etcètera, més de cinc mil euros anuals per persona. Per tant, fa que el desplaçament també sigui una qüestió de renda disponible. Genera un problema, una pressió sobre l'habitatge, perquè no pots marxar molt lluny a viure depenent de quin transport tens. Això fa que també s'encareixi l'habitatge i, evidentment, també hi ha un cost de transport. Com deia, cost en temps, cost econòmic. I un cost en salut. Perquè parlàveu vosaltres de xifres de mortalitat, però també és la xifra de l'angoixa que passen moltíssims treballadors i treballadores cada dia que van cap a la feina per la por de perdre aquest lloc de treball perquè no pots cada dia arribar tard per molt que estigui justificat.

Per tant, amb aquest escenari jo començo a fer-vos les preguntes. Primera, si haguessin de prioritzar tres mesures concretes que les administracions poguessin aplicar a curt termini per reduir aquestes més de dues-centes hores anuals de desplaçament i aquest cost econòmic i aquest cost en salut, què prioritzarien? I, com que és evident que un millor transport públic milloraria, efectivament, això, també quina infraestructura per a passatgers prioritzarien per poder millorar aquesta mobilitat d'acord amb les dades?

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Tres de senzilles. Primera, una connexió amb els polígons industrials, que sembla que estiguin on Crist va perdre l'espardenya, però molts estan a prop del mateix municipi i són connectables, es poden caminar. A vegades tenen una estació de tren molt a prop i, en canvi, no està ben connectada. Aquesta seria una, que facilités la connexió amb els polígons industrials, que no sembla que estiguin tots al *quinto pino*. Després, busos comarcals, el bus que connecta entre municipis. Això és tant per a la mobilitat ordinària com per a la laboral, que és on més problemes tenim.

I si em demanes infraestructures ferroviàries, te'n dic dues de ràpides: una, l'eix orbital, que hem dit que és actualment on hi ha més moviment de persones treballadores que van a treballar i on no hi ha sistemes d'alta capacitat. I jo provaria algun tren lleuger per la zona del Bages, com, per exemple, intentar aprofitar part de les vies de mercaderies de Súria, perquè és veritat que allà es mou bastanta gent, més del que nosaltres creiem. I provaria algun altre... Evidentment, el del Camp de Tarragona serà genial, però jo prioritzaria aquestes tres seccions.

Lluïsa Llop Fernández

D'acord, gràcies. I després, com vostès... Perdó.

Òscar Riu i Garcia (secretari de política sindical de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

I busos també, els busos comarcals, però també els busos de polígon, no?, busos per dins dels polígons que connectin amb els nodes, amb les estacions de Renfe. I, sobretot, que els horaris quadrin amb les entrades i sortides del treball, eh? Moltes

empreses del nostre país entren a les sis del dematí i acaben a les dues, a les deu de la nit,

Fitxer 39CTH10

fins a les sis, i moltes vegades el transport públic en aquestes hores desapareix, no? I, per tant, això també s'ha de tenir en compte.

Lluïsa Llop Fernández

Certament, necessitem una xarxa de transport que ho connecti tot plegat.

I la segona pregunta –ja ho deixaria aquí. La normativa ha canviat. Saben que hi ha uns plans de mobilitat sostenible a l'empresa que obliga les empreses –més de dos-cents treballadors, més de cent per torn– a aplicar aquests plans. Això, creuen que aquesta normativa facilitarà alguna cosa? Com creuen que les empreses han d'abordar aquesta necessitat de redactar aquests plans de mobilitat sostenible per facilitar la mobilitat dels treballadors?

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Dir-los, senyors diputats, que a nosaltres ens estan arribant sol·licituds d'empreses perquè l'obligatorietat en aquest cas és de participació de la part sindical i que hi estem col·laborant. Tenen un efecte, però sense la pota..., és a dir, l'efecte es fa fins a la porta de l'empresa, no es fa més enllà. I intenta modificar-ho, però no pot modificar la manca d'infraestructures. Clar que té defectes, sobretot perquè el que creiem nosaltres és que amb mesures reorganitzatives, com compactació de jornada i més teletreball, això ajudarà. Això només ho pot fer l'empresa, però sense l'esforç de tothom no funcionaran.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. És el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, i té la paraula la diputada crec que Judith Toronjo, veritat?

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, vicepresident. I moltes gràcies als compareixents de la UGT, com a representants sindicals que ens podeu avui explicar aquest informe i per poder ficar el focus en la mobilitat, però sobretot en els treballadors i en els costos sobrevinguts que té en el temps quan ens traslladem al nostre lloc de treball.

Anar a treballar també té un cost –aquest és el gran titular de la compareixença i de l'informe que avui ens presentaven–, i aquest cost no és igual per a tothom arreu del país; per tant, genera una desigualtat evident. Parlem de diners, parlem de temps, parlem de qualitat de vida, parlem de salut mental i parlem d'oportunitats. I, segons l'informe, els treballadors destinen de mitjana 4,3 hores setmanals a anar i tornar de la feina, és a dir, més de dues-centes hores anuals. Jo m'he atrevit a fer també el càlcul: a seixanta quilòmetres de Barcelona, em suposa fins a vint hores, gairebé, setmanals, per tant, gairebé mitja jornada laboral. I així tantíssima gent arreu del país, que segurament encara viu a més quilòmetres del seu lloc de treball. Evidentment, també amb uns costos que de forma directa o indirecta han calculat sobre uns cinc mil euros anuals.

Parlem, però, també de seguretat, amb aquests costos sobrevinguts que poden arribar també a la greu accidentalitat. Fins a trenta-tres persones que van morir al llarg del darrer any; 226 van resultar ferides greus, traslladant-se a un lloc de treball. I amb uns accidents que no deixen de créixer a les carreteres catalanes i que també provoca aquest focus important la mobilitat en la seguretat. Per tant, la mobilitat laboral també és aquesta renda, aquest temps, aquesta seguretat i aquesta igualtat, com dèiem. I compartim especialment aquest diagnòstic i aquesta penalització que té sobre els treballadors i sobre la classe mitjana.

Només el quaranta-sis per cent dels polígons d'activitat econòmica, com deia la companya, tenen aquest accés al servei de transport públic. Per nosaltres, el transport públic, i sobretot aquesta mobilitat, apostant per serveis com són els busos, és una prioritat en el marc d'aquesta legislatura. De fet, fa uns mesos es va aprovar aquesta pròrroga, que anava de la mà d'un pla de xoc amb crear noves línies, reforçar aquesta estratègia integral de país. I voldríem també conèixer el seu capteniment, si tenen retorn, si han pogut treballar en el marc del Departament de Territori, i en aquest cas amb la secretaria, aquestes noves línies i aquest reforç

necessari per poder connectar els polígons i aquells pols que hi ha de coneixement, que hi ha d'indústria, que hi ha d'economia del país amb aquesta realitat habitacional que moltes persones pateixen a diari. Així que llanço aquesta primera pregunta introductòria.

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Intentaré anar molt ràpid. En el tema de polígons d'activitat econòmica tenim un petit problema: la informació que tenim és bastant incorrecta, en el sentit que... De fet, les dades són meves, d'aquest quaranta-cinc per cent, però he de dir que la base de sortida és bastant dèbil. De fet, quan diem que un quaranta-cinc per cent de polígons estan connectats amb transport públic, estan connectats normalment amb un deficient transport públic, és a dir... I, a més, moltes vegades és una qüestió, a vegades, simplement de fer una certa actuació urbanística. Els polígons a vegades els hem de contemplar com a part del mateix municipi, no com una zona zero on la gent va i..., un descampat i poc més.

En el tema dels busos exprés, nosaltres, en la negociació de pressupostos, amb l'Òscar, vam aconseguir el compromís d'un increment de vint línies. El problema és que discrepem amb el Govern en que nosaltres li hem demanat que no siguin línies radials, i el Govern vol insistir en aquesta radialitat.

I, després, abans ha fet un comentari de... Hem de ser conscients que hi ha moltes persones que es desplacen moltes distàncies, però la distància mitjana són nou o deu quilòmetres. És a dir, hem de ser conscients que la major part de desplaçaments i on podem actuar més és en distàncies relativament curtes, i un gruix important per sota dels cinc quilòmetres.

Judith Toronjo i Nofuentes

De forma ràpida. Davant de les dificultats dels trajectes d'entre dos i deu quilòmetres, com vostè comentava, que són el gran gruix, necessitem una estratègia específica de mobilitat intermunicipal i intercomarcal per poder reforçar aquests busos i també busos exprés, que és una de les metodologies que més funcionen. I, per altra banda, si volem superar aquesta radialitat barcelonina, quines actuacions ferroviàries prioritzarien vostès també, de la UGT?

Gràcies.

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Ràpid. La mobilitat intracomarcal. Hi ha una part que es pot fer amb mobilitat activa, és a dir, hi ha distàncies, municipis que estan molt a prop i que simplement és fer una via segura per poder anar en bici elèctrica, per exemple. No serà tothom, però és un percentatge important. Els nusos dins de la comarca. I per evitar la radialitat, per exemple, jo faria un bus exprés entre Vic i Manresa, passant per Moià. Faria també la línia orbital ferroviària; aquesta creiem que és clau.

El vicepresident

Gràcies, diputada Toronjo. És el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular, i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, president. També vull agrair als compareixents, al senyor Riu i al senyor José Rodríguez, la seva explicació, l'estudi que han fet. Un estudi molt interessant, perquè des del Grup Popular sempre hem fet una valoració de les conseqüències que tenen els col·lapses a Catalunya, tant en el transport públic com en el transport privat, en les persones, en els treballadors especialment, que realment pateixen aquest col·lapse. Això genera unes conseqüències en la salut: angoixa, estrès, inseguretat. Molts pateixen per si al treball hi arriben moltes vegades tard. Poden tenir riscos d'acomiadament o no sé si també... Després ja li faré una pregunta al respecte.

I, després, també doncs un cost molt elevat en tant que alguns d'ells han d'utilitzar el transport privat per poder accedir als llocs de treball. I, després, també un cost per a les pròpies empreses, perquè, clar, al final aquests costos... Pimec fa poc va fer un informe que parlava de 6 milions d'euros el cost que suposen tots aquests retards acumulats per les empreses, tenint en compte que hi han empreses, la majoria pimes, que són les que més pateixen aquest cost, perquè no poden fer-hi front. I, després, com s'organitzen les pròpies empreses quan els treballadors arriben tard, no? Tenint en compte –que vostès també han fet una exposició, no?– que no totes

tenen la capacitat de fer torns i que el teletreball o la flexibilitat o fins i tot la jornada compactada, com vostès proposen, és una mesura que no tothom..., tota la part dels serveis queda exclosa, no? Per tant, hi han grans dificultats, no?

M'ha impactat lo que vostès diuen de que o temps o diners, no? És veritat que tot és temps i que, per a un treballador, les dos o tres hores, alguns d'ells, o quatre a la setmana, o inclús alguns molt més..., tot això s'acumula. I no tenen, molts, temps de conciliar, no tenen temps personal, i això també és un cost molt elevat. Per tant, nosaltres, la sortida és... –que també l'hi volia preguntar, i veig que ja ho han fet–, com prioritzen, no? Perquè no podem... L'empresa ha de ser flexible, no?, quan té capacitat de ser-ho. I voldria saber quines mesures vostès proposen al respecte en els torns, etcètera, perquè no tothom...

Nosaltres discrepem de la reducció de la jornada laboral. Sí que és cert que hi ha certa flexibilitat que poden assumir les empreses a l'hora de poder assumir això. Però lo que no podem és admetre la major: que el temps sigui tan elevat. Per tant, prioritzar infraestructures –ja li han fet aquesta pregunta– i mitjans de transport. Perquè, al final, dius: temps o diner. Bé, escolti'm, aquí ha fet una política la Generalitat de perseguir el transport privat i d'impedir que el transport privat tingui alternatives viables. Perquè el col·lapse que estem vivint a l'AP-7 i en totes les entrades a la ciutat també és molt elevat. Vull dir, no és una alternativa avui en dia al transport privat. Hi ha gent que triga dos i tres hores per arribar a Barcelona i està a menys de cent quilòmetres, eh?, per tant... Vull dir que no és cap alternativa, però sí que és cert que en ocasions va més ràpid que el transport públic. Però, clar, al final hem de tenir un transport públic adequat, que permeti que la gent arribi a temps i unes infraestructures que ho garanteixin. Llavors, dins d'aquestes prioritats, no?, quines qüestions vostès prioritzen més en aquest sentit, no?

I, després, també saber que des de la part de l'Administració les propostes i la interlocució que tenen en tots els àmbits dels diferents nivells d'administració per assolir, no?, aquests objectius. I els polígons és un drama, és un drama absolut perquè no hi han alternatives, en molts casos, perquè les persones puguin tenir aquesta..., arribin a aquest lloc de treball, no?

Per altra banda, vull dir... Bé, jo deixo aquí.

Òscar Riu i Garcia (secretari de política sindical de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Bé, les idees, el que comentava el company, no?: connexió de polígons –és molt important. Posaré un exemple de la meua comarca, no? Nosaltres tenim un polígon que comença a la Garriga i acaba a Montcada, no?, i el transport públic, que podria ser una línia..., és una línia recta, no? Va canviant de cantó, del riu Besòs i del Congost, però és una línia recta. Doncs aquí hauria d'haver-hi un bus que pugés d'amunt avall, i és molt fàcil, no? El que passa és que hi ha les problemàtiques. I hauria de ser un bus molt intensiu, perquè fins i tot podria acabar en una estació de Renfe i començar a l'altra estació de Renfe. Doncs connexió entre les comarques i connexió a dintre dels polígons, i dels municipis amb els polígons, que està molt malament.

I, després, feia referència a la negociació col·lectiva. Els plans de mobilitat són negociació col·lectiva, no?, i, per tant, els horaris s'han d'adaptar en l'àmbit de la negociació col·lectiva. I està clar que no tothom pot fer teletreball, però sí que es poden modificar horaris d'entrades i de sortides. Vivim en una societat en què tothom està acostumat, no? Les empreses estan molt acostumades als torns de sis a dues, de dues a deu i de deu a sis. Potser hem de començar a analitzar si a les empreses això doncs els hi serveix o no els hi serveix, no? Sobretot negociar amb els treballadors, perquè es pateix tota..., l'empresa ho pateix tot: el treballador i l'empresa; té cost pel treballador i té cost per l'empresa. Nosaltres això també ho tenim clar.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. És el torn del Grup Parlamentari de VOX, i té la paraula el diputat Andrés Bello. Quan vulga.

Andrés Bello Sanz

Gracias. Muchas gracias a los comparecientes. Bien, en primer lugar, hay que agradecerles la información que nos han dado. Y hay un buen dato, a mi juicio hay un buen dato, y es que hay un crecimiento continuo de las personas que acuden a su puesto de trabajo pues a pie, en bicicleta y especialmente en transporte público. Y, en la misma línea, pues hay una disminución de las personas que acuden en su

transporte privado. Además, lo hacen libremente. Yo creo que esto es una buena noticia para todos, ¿no?

Y respecto a sus propuestas, bueno, pues son todas más o menos conocidas, ¿no?, ya las hemos escuchado otras veces. Hay algunas que nos gustan más, otras pues nos gustan menos. Pero sí hay un dato que me llama la atención, ¿no?, y es que..., bueno, ahora no está la diapositiva puesta, pero presentan un estudio para hablarnos del coste y el tiempo que tardan las personas en ir a su puesto de trabajo, y la primera propuesta que nos proponen es reducir la jornada laboral a treinta y siete horas y media. Claro, y digo yo –digo yo–: el coste y el tiempo empleado por las personas será el mismo si la jornada son ocho horas o son siete horas y media. Digo yo, ¿eh? No sé.

Gracias.

Òscar Riu i Garcia (secretari de política sindical de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

És una batalla que tenim, no? Però sí que la reducció de la jornada pot provocar, no?, un canvi en com es treballa. Nosaltres, quan parlàvem de la reducció de la jornada, i que continuem parlant de la reducció de la jornada, doncs ens plantejàvem que potser hi ha empreses que treballaran quatre dies, empreses que treballaran cinc dies, empreses que reduiran una hora i, per tant, que adaptaran la seva jornada laboral a diferents realitats. Hi ha empreses del nostre país que, per exemple, treballen quatre dies, no?, i són empreses industrials. I, per tant, doncs han pogut adaptar aquesta jornada.

Per això creiem que hem de parlar de com adaptem les jornades i com trenquem amb aquest tancament de la jornada laboral que és històric, no? Com adaptem la jornada a les noves realitats que té la nostra mobilitat, no? El cost de la mobilitat és un cost per a l'empresa i és un cost per al treballador. Ens preocupen els dos costos, eh? A nosaltres no només ens preocupa el cost del treballador. Nosaltres defensem els treballadors, però el cost de l'empresa també ens fa perdre productivitat i competitivitat i per això també ens preocupa, no? Per tant, nosaltres el que demanem és una adaptació de la jornada, i per això, doncs, aquesta reducció de la jornada pot provocar doncs que es treballi quatre dies a la

Fitxer 39CTH11

setmana, no?, per això era una de les primeres propostes que llançàvem.

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Hi ha un altre efecte addicional. Si tu tens una jornada més reduïda, la pots compactar, però a sobre també pots modificar les hores d'entrada i sortida, i això, per exemple, evitar hores puntes d'entrada o flexibilitzar l'hora d'entrada segons el tipus de desplaçament que tinguis. Quan has de cobrir... –imaginem-nos, fem una [00.21]–, si has de fer seixanta hores no podràs fer això, perquè hauràs entrat tal hora a tal hora, perquè, si no, les fas; però si fas menys hores, evidentment, tens més marge organitzatiu per poder fer aquesta... També desacoblar les entrades i sortides en les hores punta.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. És el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, i té la paraula el diputat Lluís Mijoler. Quan vulga.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I gràcies per la vostra compareixença. Jo crec que, evidentment, coincidim amb tot el que plantegeu, coincidim amb l'informe. Jo crec que són propostes que des dels Comuns i també altres grups doncs hem impulsat. I, com deia la meua companya diputada d'Esquerra Republicana, doncs Catalunya té dues prioritats fonamentals, que són habitatge i trens, trens i habitatge –diguem-ho en la línia que vulguem. Però, en definitiva, la mobilitat és una de les qüestions amb les que Catalunya ha d'avançar –és una evidència. I, sobretot, entenem també que el dret a la mobilitat és fonamental també perquè és imprescindible per una qüestió com anar a la feina, no? I, per tant, aquí, en aquest sentit, valorem molt positivament el vostre informe i valorem molt positivament la compareixença.

Precisament amb el que us estaven preguntant abans, no?, amb la intervenció del diputat de VOX, com entenem, per exemple jurídicament, que un accident anant a la feina és un accident *in itinere* i que, per tant, forma part de la jornada laboral, no?, aquest desplaçament, i, en canvi, no està reconegut aquest temps que utilitzem? És a dir, el què és jornada laboral, però el com o el quan amb hores no ho és. I, per tant, mentre l'Estat o l'Administració no dona una solució al transport públic per anar a la feina, doncs resulta que aquell temps que passen les persones a les andanes, als trens, etcètera, doncs no es considera jornada laboral, no? Jo crec que les propostes que feu, i en el sentit també de la reducció de jornada laboral, en el sentit de que hi hagi més teletreball en aquelles empreses que s'ho puguin permetre, etcètera, doncs segurament afavoriria al final el que totes les persones volem o volen, no?, que és conciliar la vida laboral amb la vida personal.

Jo us preguntaria: quina és la dada de l'informe que millor per vosaltres resumeix quin és aquest cost real que assumeixen les persones treballadores per anar a la feina? És a dir, seria la insuficiència d'un transport suficient, la inflexibilitat dels horaris...? En fi, us ho plantejo així, obert.

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Sí; mira, perquè ens fem una idea, abans, el diputat de VOX deia que baixava la mobilitat en transport privat. Baixa el percentatge. És a dir, hem de ser conscients que anem a un escenari de molta més mobilitat i *in crescendo*. És a dir, que la mobilitat laboral en totes les enquestes creix de forma contínua. A la demarcació de Barcelona estem als 20 milions de desplaçaments diaris, 3 milions i escaig d'ells, i sobretot en hores punta i, a més, amb transport privat, són en desplaçaments laborals. I anem a un escenari d'aquest tipus. O som conscients que no es tracta de reduir el nombre de vehicles, sinó que tot el creixement de mobilitat ha de ser mobilitat que no es faci, és a dir, mobilitat que contengui per motius d'organitzacions laborals o per teletreball, per creixement del teletreball, o es fa aquest creixement també en transport públic, però sobretot també amb mobilitat activa, o les carreteres, autopistes no donaran més, però sobretot les ciutats. És a dir, per molt que ara fem més carrils a l'AP-7, Barcelona té l'espai que té, Manresa té l'espai que té, les ciutats

del Baix Llobregat tenen l'espai que tenen i, a més, els polígons tampoc tenen espai infinit per poder aparcar cotxes.

Per tant, hem de ser conscients que anem a un escenari de creixement de la mobilitat i que aquest creixement de la mobilitat s'ha de canalitzar per les vies més raonables. És a dir, la que puguem evitar l'evitem –per reorganització de feina, per teletreball– i la que no podem evitar-ne el creixement hem d'intentar canalitzar-la d'aquesta manera. I això potser no significa treure ni un sol cotxe, eh?, però simplement és que el creixement ha d'anar per altres vies, perquè, si no, no la podrem fer i podrem arribar a un punt de col·lapse.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies. I com que encara teniu un minut per contestar-me, us dic una pregunta molt ràpida: quines serien les tres prioritats que el Departament de Territori podria assumir immediatament en base a aquest informe? Quines tres coses demanàrieu al departament?

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

Bus exprés no radial. Ajudar els consells comarcals a millorar el transport de les comarques –s'està fent amb busos a demanda– i la millora del transport als polígons, que també el bus a demanda podria ser una solució.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Ara, per acabar... No està ja el Grup Parlamentari de la CUP i tampoc estava abans ni ara el Grup Mixt. I, per tant, és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar, i té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio.

José Ignacio Aparicio Ciria

Molt bé, moltes gràcies. Jo coincideixo amb el meu company de Comuns de que estem pràcticament..., subscrivim pràcticament tota l'anàlisi del cost de la feina que heu fet. El considerem prou interessant i, a més a més, toquen temes que són..., bé, que s'estan treballant actualment o que s'està a punt de treballar o que s'han de treballar.

L'informe fa una aportació interessant quan posa de manifest que la utilització del vehicle privat doncs no sempre respon a una simple preferència personal –és més que evident. No disposar d'alternatives doncs al final és el que fa que agafem cotxes. I, bé, crec que això ens obliga a fer una reflexió important, que és que no podem demanar a una persona que deixi el cotxe a casa si després li oferim alternatives doncs que fan perdre totes aquestes hores que estàvem parlant. Aquesta és, probablement, una de les qüestions que més interessa de l'informe. Però també es detecta un problema especialment interessant en els desplaçaments curts, entre els dos i deu quilòmetres, que és menys competitiu respecte al vehicle privat, el transport públic, especialment per qüestions de velocitat comercial, etcètera.

Llavors, m'agradaria fer doncs un parell o tres de preguntes, reflexions. Quan parlem de canvi modal, que en parlem, estem posant prou el focus en aquests desplaçaments de distància mitjana o és tot plegat? I vosaltres proposeu millorar la velocitat comercial dels autobusos urbans i les freqüències dels interurbans. Considereu que aquesta és avui una de les actuacions amb més capacitat per reduir l'ús del vehicle privat en determinats territoris? Sobretot enfront el tren o tramvies.

I, finalment, una qüestió que em sembla molt interessant, especialment interessant. Vostès proposen que els aparcaments dissuasius se situïn a l'inici del trajecte –com ha de ser– i vinculats a estacions ferroviàries, i no simplement a les destinacions –és evident. Això realment ajudaria molt a moltes zones. Per exemple, jo, que visc a l'Ordal, doncs Corbera, la Palma, Vallirana, Cervelló, Torrelles... Clar, si tinguéssim algun lloc on deixar el cotxe per agafar el tren doncs seria meravellós. Però, clar, això suposa un problema, perquè..., bé, un problema..., no és un problema, s'ha de buscar una solució. Això qui ho ha de fer, qui ho ha de...? Perquè aquí entren ajuntaments, entra la Generalitat. Això s'ha d'impulsar d'alguna manera determinada? Ho teniu al cap?

I, re, reiterar moltes gràcies pel treball fet i tant de bo que es pugui implementar tot això que tenim aquí.

José Rodríguez Fernández (científic de dades de la Unió General de Treballadors de Catalunya)

No serà tothom que ho pugui fer, però entre dos i deu quilòmetres és una distància bastant raonable per fer en bici elèctrica o en patinet. No tothom ho pot fer ni estem dient que tothom ho faci, però, actualment, la taxa d'ús de la bicicleta per anar a la feina en distàncies d'aquest tipus és baixa. Imaginem-nos que si, del vint per cent que van caminant, un cinc per cent fessin això, ajudaria moltíssim. Sobretot es desaturarien molt les vies de més capil·laritat, que és dins del mateix municipi... Ajudaria moltíssim fer-ho. I això a vegades és una actuació molt petita.

A vegades, també, actuacions molt senzilles. Hi ha un polígon d'un municipi del Baix Llobregat que té una parada a tocar, el mur del polígon està a tocar de la parada. Què passa? Que per accedir-hi tu has d'anar per una vorera molt estreta al costat d'una nacional que hi passen no sé quants cotxes. Qui ho faci ha de ser molt valent –qui ho faci ho ha de ser molt valent–, però la té a tocar la parada. Actuacions d'aquest tipus poden anar a distàncies curtes, poden permetre aquesta intermodalitat que dèiem.

També el tema de... Per què parlem més de busos que de trens? Perquè els trens són lents de fer. Vostès, des del Govern i des del Govern de l'Estat, amb el tema de rodalies estem veient que fins i tot l'actuació està generant més problemes addicionals perquè són inversions a llarg termini.

També el que estem veient és que una part important de la mobilitat és dins de la comarca, i és aquí on el transport públic està fallant més. Entenem que quan els trens funcionin, etcètera, etcètera, les rodalies, com estan funcionant els dels Ferrocarrils, la mobilitat de mitja distància, de més de quinze quilòmetres, de vint quilòmetres, on té sentit un ferroviari o el metro de Barcelona, que funciona molt bé, aquesta funcionarà bé. Però continuarem tenint el problema. I on no pots posar trens pertot arreu, perquè no connectaràs tots els municipis petits amb la capital de comarca amb tren, perquè és impossible, hi és aquesta mobilitat més capil·lar, que te la dona o la mobilitat activa o un transport públic de més petit format.

I el tema dels aparcaments dissuasius aigües amunt. És que han de ser aigües amunt, perquè no té sentit que algú baixi tota la C-58 en cotxe i quan entri a Barcelona aparqui. Qui ho ha de fer? Doncs la companyia de trens que toca amb cessions de terreny que faci l'Administració pública. Però també aquesta

intermodalitat ha de ser també amb bicicletes, perquè molta d'aquesta mobilitat que es genera [10.53]. I, per exemple, en aquest sentit, darrerament les estacions de bicis que s'estan fent a les grans estacions estan sent molt petites.

El vicepresident

Gràcies, diputat Aparicio. I, per acabar la compareixença, agrair a Òscar Riu i a José Rodríguez que hagin fet l'esforç d'ajustar-se al temps, que sabem que no és gens fàcil i ens facilita també el desenvolupament d'aquesta comissió. Els acompanyo i continuem amb la comissió. Gràcies als compareixents.

(Pausa llarga.)

Continuem.

Proposta de resolució sobre la implantació de mesures de reducció de la càrrega fiscal amb relació a l'habitatge

250-00812/15

Havent-se posposat el punt 32 i el punt 33, passem al punt 34 de l'ordre del dia, la proposta de resolució sobre el desplegament de l'àrea residencial estratègica Ronda Sud – Aeroport, al Prat de Llobregat. No. Perdó, perdó. No, perdó, perdó. Ja sé que vaig tort. Ja em disculparan, que encara estem d'estiu. Punt 34, proposta de resolució sobre la implantació de mesures de reducció de la càrrega fiscal amb relació a l'habitatge, presentat pel Grup Parlamentari de VOX. Per tant, té la paraula per tres minuts el diputat Andrés Bello. Quan vulga.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, señor vicepresidente. Y bien, pues como todos sabemos, la vivienda es actualmente uno de los principales problemas de los españoles, y esto es el resultado de muchos años de políticas equivocadas de los diferentes gobiernos,

Fitxer 39CTH12

del Estado o de la Generalitat o de algunos ayuntamientos como, por ejemplo, el de Barcelona. Las causas de esta situación son múltiples y yo creo que más o menos conocidas por todo el mundo. Ha habido un aumento muy importante de la población que no se ha visto correspondido por un incremento del número de viviendas, y esto pues ha generado un grave desequilibrio entre la oferta y la demanda. Luego pues existen múltiples trabas administrativas, cada vez más. Hay una falta evidente y grave de suelo para construir. Hay tolerancia hacia la ocupación. Los ataques a la propiedad privada pues se multiplican. Hay falta de seguridad jurídica. Y hay una elevada e injusta fiscalidad, que es el objeto de esta propuesta que hoy presentamos, ¿no?

Bien, los efectos de esta situación pues han sido que hay una falta, como hemos dicho, evidente de viviendas y un aumento de precio que hace que es prácticamente imposible que amplias capas de la sociedad puedan acceder a una vivienda digna en propiedad o en alquiler. Y desde VOX creemos que hay que reducir drásticamente los impuestos que soporta la vivienda, y especialmente esto hay que hacerlo para los españoles que adquieren su vivienda habitual. Y esta rebaja fiscal corresponde, según el caso, al Estado, a la Generalitat y a los ayuntamientos, y cada uno según sus competencias.

Así, presentamos esta propuesta, en la que, entre otras cosas, creemos que hay que rebajar el IVA, como ya se ha dicho, especialmente a la vivienda habitual para los españoles; hay que bonificar el impuesto de transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados, también especialmente a los españoles que adquieren su vivienda habitual; hay que suprimir el impuesto de sucesiones y donaciones; suprimir el impuesto de patrimonio; crear o ampliar las deducciones por IRPF por compra o alquiler de la vivienda habitual o las bonificaciones en el IBI.

Muchas gracias. *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)*

El vicepresidente

Gràcies, diputat Bello, per cenyir-se escrupolosament al temps. És cert. I ara és el torn del Grup Parlamentari de Junts, i té la paraula la diputada Judith Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, vicepresident. Avui parlem de fiscalitat i d'habitatge també en aquesta comissió, però nosaltres no compartim el marc que planteja aquesta proposta del grup parlamentari ni acceptem vincular la crisi de l'habitatge ni a l'origen de les persones ni a cap de les fal·làcies que intenten vendre. De fet, la crisi de l'habitatge té causes estructurals que requereixen polítiques d'habitatge, sí, amb més oferta i amb una fiscalitat que no penalitzi l'accés a un dret essencial.

I, en aquest sentit, des de Junts per Catalunya fa temps que defensem, i ho hem fet de manera anticipada, una idea molt clara, i és que Catalunya necessita una fiscalitat que sigui més justa, que deixi de pressionar la classe mitjana i treballadora i, sobretot, que fiqui el focus en l'accés a l'habitatge. Perquè avui tenim una generació de joves que treballa, que s'esforça, que fa la feina, que fa allò que li havien demanat durant tants i tants anys, però veu com comprar o poder llogar un pis és cada vegada una de les dificultats més importants i un dels principals maldecaps.

I, davant d'aquesta realitat, calen solucions, i des de Junts hem presentat diferents iniciatives en aquesta mateixa cambra tant per reduir l'ITP en el marc pressupostari, com ho vam fer amb una anàlisi exhaustiva, per tal de que el proper 2027 hi hagi una reducció de l'ITP aplicable a la compra d'habitatge del vuit per cent i posteriorment al sis per cent. Però, a més a més, també tenint en compte alguns col·lectius, com són els joves de fins a trenta-cinc anys, les famílies monoparentals, les famílies nombroses, les persones amb discapacitat i les víctimes de violència masclista, i en el dos per cent per als habitatges de protecció oficial i en municipis rurals que també es troben en risc de despoblament. Per tant, volem avançar per aquesta exempció de forma clara, de forma exhaustiva, però també amb dades.

Per altra banda, reduir l'IVA és un dels factors, també, més importants a l'hora d'adquirir un primer habitatge. És important parlar-ne, però el que no podem fer és esperar l'excepcionalitat d'Europa amb aquests casos de protecció oficial que sí que estan recollits amb la reducció de l'IVA al quatre per cent. I cal d'una vegada per totes que el Govern espanyol compensi a nivell estatal aquesta equivalència a l'IVA satisfet per a, també, aquests col·lectius com són els joves o com són tantes i tantes famílies que, malgrat fer l'esforç, no poden en sortir-se dia rere dia. Per tant, cal

abaixar aquesta pressió fiscal sobre l'accés a l'habitatge, així com en diverses mesures comentades i propostes referents a les donacions de pares a fills per a l'adquisició d'una primera compra d'habitatge habitual fins a 200.000 euros, així com garantir un accés a uns crèdits avals que permetin veritablement poder aconseguir aquest vint per cent inicial per accedir a la compra d'un primer habitatge, però també en el lloguer, per accedir a aquest aval i a aquesta garantia necessària per poder-se independitzar.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Toronjo. És el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Certament, la fiscalitat pot ser una eina per facilitar l'accés a l'habitatge habitual. Però, si volem parlar seriosament de fiscalitat i d'habitatge, no podem parlar només d'abaixar impostos; hem de parlar de qui compra, per què compra i quants habitatges acumula. On són les mesures per desincentivar l'acumulació d'habitatges? On són les mesures contra la compra especulativa? En canvi, sí que hi trobem una bonificació del noranta-nou per cent de l'impost de successions i donacions i al cent per cent de l'impost sobre el patrimoni. I, davant d'això, cal fer una pregunta molt concreta: si una persona rep en herència o en donació deu o vint o cinquanta habitatges, bonificar-li els impostos ajuda a resoldre el problema de l'habitatge a Catalunya? Bonificar el cent per cent del patrimoni de qui acumula un gran patrimoni immobiliari és la seva política per garantir el dret a l'habitatge?

Tenen una mateixa recepta per a tot: zero impostos, i després ens diuen que per art de màgia això resoldrà el problema de l'emergència habitacional. Però una política d'habitatge és molt més difícil que això: vol dir intervenir allà on el mercat no garanteix el dret a l'habitatge. On són quan cal limitar els preus del lloguer? On són quan cal evitar que els habitatges residencials acabin convertits en allotjaments turístics? On són quan cal regular els lloguers de temporada per evitar que serveixin per esquivar la contenció de rendes? No, tampoc hi són.

Nosaltres sí que hi som, perquè nosaltres partim d'una idea molt diferent: l'habitatge és un dret, no una mercaderia qualsevol. I això significa construir més, ampliar el parc públic, regular, mobilitzar habitatges buits i també utilitzar la fiscalitat per afavorir l'habitatge habitual i desincentivar l'acumulació especulativa. I, davant d'això, VOX torna a fer el que fa sempre: agafar un problema complex, buscar un culpable fàcil –en aquest cas, una vegada més, les persones d'origen diferent– i oferir una solució igualment fàcil, abaixar impostos. Per tant, la seva exposició de motius arriba a atribuir la crisi de l'habitatge a la «immigració massiva» –i hi poso cometes– i afirma que aquesta ha «inundat» –més cometes– els municipis. Això no és una política d'habitatge; és el seu discurs de sempre, xenòfob, aplicat a l'habitatge.

L'emergència habitacional no es resol assenyalant les persones que han vingut a viure, a treballar i a contribuir en aquest país; es resol fent política d'habitatge. I aquesta proposta té molta demagògia i moltes rebaixes fiscals, però molt poca política per garantir efectivament el dret a l'habitatge. Per tant, evidentment, no hi donarem suport.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. És el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular, i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

En aquesta proposta, el Grup de VOX presenta una proposta que el Grup Popular hi estem d'acord perquè l'hem demanada en moltes ocasions, en el sentit de que el cost de l'habitatge és molt elevat i una part molt important d'aquest cost, un vint-i-cinc, un trenta per cent, és fruit dels impostos. Per tant, la Generalitat, quan redueix, en aquest cas a través de la seva intervenció en el mercat, el preu de l'habitatge a costa dels propietaris, impedeix que aquests cobrin el que han de cobrar per un lloguer o per una compravenda d'un habitatge, però, en canvi, la Generalitat no renuncia a re, al contrari. O sigui, aquí els únics que especulen són la Generalitat de Catalunya i l'Estat amb els impostos que cobren a tots els catalans i tots els que fan transferència amb l'habitatge. Per tant, ells sempre guanyen; en canvi, espremement tothom, els llogaters i els compradors de l'habitatge, que tenen uns costos molt alts,

i els propietaris, que no poden cobrar el que els hi correspon perquè la Generalitat impedeix, a través de la seva intervenció en el mercat, que puguin fer-ho. I, per tant, culpen tothom. Que si l'especulativa, que se la inventen, perquè al final no defineixen, quan presenten una proposta, què és el que és compra especulativa. A tothom.

El que passa és que aquesta proposta nosaltres trobem que només és d'una part; vull dir, aquí actuen sobre el que compra, però, en canvi, no hi ha cap mesura per incrementar l'oferta de l'habitatge, que és una part substancial. Perquè aquí lo que hem de fer és construir més habitatge i, per tant, s'ha de construir més habitatge dels promotors privats perquè pugui haver-hi habitatge lliure per a tothom. I l'Administració de la Generalitat i els ajuntaments han de construir l'habitatge que també necessiten o promoure la seva construcció a través de col·laboracions publicoprivades perquè hi hagi més habitatge de protecció oficial per a les persones que tenen rendes inferiors. Per tant, des d'aquesta visió és una part el que aborda, i aquesta proposta ajuda a comprar, però el problema és que no hi han habitatges ni per comprar ni per llogar.

De totes maneres, nosaltres hi estem d'acord. Hi han matisos en algun dels punts, però, per descomptat, ja hem presentat la nostra proposta d'eliminar l'ITP, d'eliminar molts dels impostos que aquí aborden, sobretot moltes reduccions. Amb l'IVA veig que han millorat, perquè abans en demanaven l'eliminació i ara diuen que a Europa... Nosaltres també hem demanat la reducció reduïda de l'IVA a Europa, i vostès ho fan amb un vocabulari..., exigir... Nosaltres lo que entenem és que s'ha de negociar. I lo que hem d'intentar entre tots és que es redueixin els impostos vinculats a l'habitatge. Hi han alguns matisos en algun punt, però, amb caràcter general, nosaltres estem d'acord amb reduir IRPF, que en la compra i venda d'habitatge quedi reduït i també en el lloguer. Sobretot zero ITP, sobretot per als joves, i que es redueixi substancialment. Eliminar també totes les transmissions per successions i donacions, que nosaltres n'estem exempts. De fet, on governa el PP n'estan exempts. I, per tant, aquestes mesures considerem que són adequades per reduir el cost.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. Ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, VOX fa el de sempre, fa de VOX, fa d'extrema dreta. Utilitza el patiment real de milers de famílies, que és una realitat, el problema de l'accés a l'habitatge, per fer el que fa sempre: assenyalar persones migrants. Això sí, abaixar impostos també, això als grans patrimonis. I, sobretot, afeblir les polítiques públiques i, per tant, afeblir també indirectament les nostres institucions.

Miri, la crisi de l'habitatge no la provoquen les persones migrants; la crisi de l'habitatge l'han provocat dècades –dècades– d'especulació, dècades de manca d'habitatge públic, lloguers abusius i un mercat que ha convertit el que és un dret, com és l'habitatge, en un negoci, com és el lloguer i l'especulació amb la compravenda. VOX ens vol presentar una família migrant com l'únic enemic d'una família treballadora. Però qui apuja els lloguers no és la veïna del pis del costat; són els grans tenidors, són els fons d'inversió i és un mercat que no està regulat. Les persones migrants també pateixen desnonaments, com qualsevol altra. També pateixen sobreocupació. A més, pateixen discriminació immobiliària i pateixen sobretot lloguers impossibles. Per això, parlar d'invasió o de municipis inundats no és una anàlisi; el que és és deshumanitzar una part de la població i alimentar l'odi. Són persones. És igual d'on vinguin, l'edat que tinguin.

Nosaltres no acceptarem que el dret a l'habitatge es converteixi precisament en una arma per dividir la classe treballadora. I, a més, darrere del discurs de VOX hi ha un regal fiscal. Per a qui? Per als qui més tenen. Eliminar patrimoni, bonificar successions i donacions, rebaixar impostos a la compra i aplicar deduccions sense que hi hagi progressivitat. Evidentment, el Partit Popular els aplaudeix. I siguem clars: qui no pot pagar l'entrada d'un pis no es comprarà un habitatge perquè VOX elimini els impostos. En canvi, qui acumula propietats, qui acumula grans herències, patrimonials milionaris sí que sortirà beneficiat. I això no és política d'habitatge; és una política fiscal al servei d'aquells que més tenen. I tampoc és cert que rebaixar els impostos garanteixi que els habitatges siguin més barats. En un mercat que ja

està tensionat, sense mecanismes de control aquestes rebaixes el que poden acabar convertides és precisament en més marge per a propietaris, per a promotors i per als intermediaris.

I el gran buit d'aquesta proposta és evident: parlen d'un habitatge públic, però no fixen ni un habitatge nou ni un euro addicional ni terminis ni mobilització de pisos buits ni límits als lloguers abusius ni regulació dels lloguers de temporada ni protecció davant dels desnonaments. L'habitatge públic és per vostès només una coartada. El programa real que vostès porten és abaixar impostos als patrimonis i culpabilitzar la immigració.

L'alternativa dels Comuns és clara –ho hem dit sovint, n'hem parlat força a aquest Parlament–, i nosaltres no assenyalem els immigrants; el que assenyalem són els responsables

Fitxer 39CTH13

reals. L'habitatge és un dret, no un negoci. No és un privilegi reservat a qui té patrimoni o a qui té una determinada nacionalitat. Per això votarem en contra d'aquesta proposta xenòfoba, regressiva i contrària al dret efectiu a l'habitatge.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. No ve cap diputat ni de la CUP ni del Grup Mixt. És el torn del Grup Parlamentari del PSC i Units per Avançar, i té la paraula la diputada Eva Candela.

Eva Candela López

Sí; moltes gràcies, president. Avui, doncs, debatem una proposta d'habitatge del Grup de VOX. I voldria assenyalar ja des d'un bon començament que la diferència entre els plantejaments de VOX i els nostres són completament diferents –hi ha un abisme. Per nosaltres, l'habitatge és un dret, i, per VOX, l'habitatge s'està convertint en un instrument per anar construint un discurs d'exclusió, i això cada dia ho fa més.

VOX proposa rebaixar o eliminar impostos vinculats a la compra de l'habitatge, recuperar deduccions fiscals i eliminar determinats recàrrecs, però, alerta, al mateix temps defensa la denominada «prioritat nacional» en l'accés a l'habitatge públic, a l'habitatge protegit i també en la concessió d'ajuts. Diputat de VOX, abaixar impostos no és sinònim de fer habitatge assequible.

I hi ha una qüestió que no es pot deixar passar aquí, i és que VOX vol fer-nos creure que el problema de l'habitatge és bona part per culpa de la immigració, i això no es pot deixar passar. Ho diuen explícitament en l'exposició de motius d'aquesta proposta; no ho ha dit verbalment avui aquí, però sí que ho diuen per escrit en l'exposició de motius. I diuen textualment: «La inmigración masiva ha inundado nuestros municipios, haciéndolos inhabitables e inaccesibles.» I també diu que cal assegurar la prioritat nacional en l'accés dels habitatges. Doncs no, diputat de VOX. Nosaltres diem que això és un diagnòstic equivocat i que, a més, és molt perillós. I és molt perillós perquè la crisi de l'habitatge no la provoca una persona immigrant que busca un pis per viure; la crisi la provoca sobretot el desequilibri que tenim entre la demanda que creix i una oferta que no ha crescut al mateix ritme, una mancança d'habitatge que les administracions no han fet. I, per això, el que es requereix és política pública, no buscar un culpable fàcil entre les persones que han vingut al nostre país a treballar i a construir la seva vida.

Nosaltres el que volem és construir més habitatge assequible, que els nostres joves es puguin emancipar, que les famílies no hagin de destinar la meitat del seu sou a pagar un lloguer i que els nostres barris continuïn sent barris per viure-hi. I volem que els recursos públics arribin a qui més ho necessita. I això és política pública, això és prioritzar, i prioritzar no és discriminar. VOX el que està fent és buscar culpables, i els Socialistes i Units per Avançar el que volem és buscar habitatges per a qui més ho necessita.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Candela. No havent-se presentat esmenes, procedim a votació.

Vots en contra?

El Partit Socialista, els Comuns, Esquerra Republicana i Junts.

Abstencions?

Vots a favor?

Partit Popular i VOX.

Per tant, la proposta de resolució queda rebutjada per 3 vots a favor i 12 vots en contra.

Proposta de resolució sobre el garantiment de la seguretat a la carretera B-224 a l'altura del barri de Can Bonastre, de Piera

250-00818/15

Per acabar, passem a l'últim punt de l'ordre del dia, el punt 35, proposta de resolució sobre el garantiment de la seguretat a la carretera B-224, a l'altura del barri de Can Bonastre, de Piera, presentada pel Grup Parlamentari de Junts. I té la paraula la diputada Montse Ortiz. Quan vulga.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. La B-224 és una carretera de titularitat de la Generalitat molt transitada, que connecta Martorell amb Capellades i Igualada, passant per Piera i algun dels seus barris i pobles, com és el cas de Can Bonastre, que justament aquesta carretera travessa el nucli i el divideix en dues parts, i això genera problemes de mobilitat tant per als vehicles com per als veïns. Jo mateixa, acompanyada del grup municipal de Junts per Piera, vaig anar fins al barri de Can Bonastre per comprovar de primera mà els problemes que pateixen els veïns. Per una banda, gairebé em passo l'accés al barri, perquè no estava senyalitzat i obliga a fer una maniobra sobtada i sense marge d'anticipació. I, per altra banda, hi ha veïns i famílies constantment esperant al voral de la B-224 per poder creuar ràpidament aquesta carretera per anar als comerços, a la farmàcia o a la parada d'autobusos, que dona servei a una línia interurbana, i també al transport escolar. I ho fan sense un pas de vianants i sense cap senyalització que els protegeixi. I d'aquí neix aquesta proposta.

La vam registrar el mes d'octubre, i des d'aleshores s'ha actuat en aquest punt. Primer s'hi va fer una actuació provisional i després s'ha construït una illeta i s'ha canalitzat l'accés al barri amb vehicle. Que l'ajuntament, doncs, actués després que denunciéssim, amb el grup municipal de Junts per Piera, aquesta situació confirma el que ja vam advertir: a Can Bonastre hi havia i hi ha un problema de seguretat viària. Per tant, benvinguda sigui qualsevol millora, però aquesta actuació puntual no resol el problema de fons. Seguim tenint una carretera molt transitada que travessa pel nucli de Can Bonastre, a Piera, i que els seus veïns han de creuar habitualment per accedir als serveis bàsics. I aquesta carretera, la B-224, és de la Generalitat; per tant, és el Govern qui ha d'assumir la responsabilitat per fer segur aquest tram.

Per això, demanem una actuació integral de pacificació i seguretat de la B-224 al seu pas per Can Bonastre, a Piera, amb dues actuacions molt concretes. Primer, que el Govern, conjuntament amb l'Ajuntament de Piera, faci un estudi tècnic de seguretat viària per determinar les actuacions necessàries, i segon, que es projecti i s'executi una rotonda o una intersecció segura amb els recursos necessaris. El problema existeix i s'hi ha començat a actuar, però encara no està resolt. I ara que s'està redactant el projecte de millora de seguretat de la B-224 entre Piera i Masquefa, és el moment d'incorporar-hi també Can Bonastre i donar una solució definitiva a aquest tram de la carretera. I és per això que demanem el suport de tots els grups a aquesta proposta de resolució.

I renuncio al meu torn de rèplica. Només faré per posicionar-nos amb les esmenes, que rebutjarem perquè entenem que dilueix la nostra proposta de resolució.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Ortiz. El Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar ha presentat esmenes, i per defensar-les té la paraula la diputada Eva Candela.

Eva Candela López

Sí; moltes gràcies, president. Sí, no fa gaires mesos, diputada, es debatia en aquesta comissió una proposta presentada pel Grup Popular –que aviam si..., el Grup

Popular, si no m'escolten, no sabran quina era— que feia referència també a un tram de la carretera B-224 al seu pas pel municipi de Piera. En concret, aquella proposta era de l'entrada de la urbanització de Can Mas. Bé, avui, una proposta per garantir la seguretat en aquesta carretera al seu pas pel barri de Can Bonastre.

El Grup Socialistes i Units per Avançar hem presentat dues esmenes modificant els acords de la proposta de resolució de Junts. Jo entenc que eren matisacions. Bé, una de les esmenes en el sentit, com diuen aquestes, i que tots heu vist, que dins la redacció del projecte de millora de la B-224 entre Piera i Masquefa, que anomenava la diputada, i que suposarà la transformació d'aquest tram en una carretera de 2+1, doncs que dintre d'aquest marc s'inclogui un estudi tècnic de seguretat de la carretera al seu pas per Can Bonastre que permetrà caracteritzar les condicions de seguretat existents actualment i definir les actuacions necessàries per a la millora d'aquesta seguretat. Aquest projecte està en redacció i li falten uns mesos per estar acabat.

Bé, ja ens ha dit la diputada que no acceptaran les nostres esmenes. Bé, el nostre vot serà d'abstenció en els dos acords. I li dono la benvinguda a la diputada de Junts a l'oposició, també perquè des de l'oposició de vegades es veuen coses que quan s'està al Govern i s'han tingut anys per fer coses no s'han fet. Llavors, des de l'oposició et permet tenir una mirada diferent. I, bé, per parlar amb Territori des d'una altra perspectiva i posar fil a l'agulla a moltes coses que abans no es veien.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Candela. És el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, i té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Avui parlem d'un problema que per als veïns i veïnes de Can Bonastre no és nou. De fet, tots som conscients que la B-224 travessa un barri que, de fet, el divideix en dues parts, i això obliga els seus, aproximadament, 1.400 habitants a creuar una carretera amb un volum important de trànsit per anar a serveis tan quotidians com la farmàcia, els comerços o la parada d'autobús que utilitzen tant

els infants que van al transport escolar com les persones grans. Per tant, aquí hi ha una preocupació real de seguretat. I això tampoc és una reivindicació que hagi aparegut ara.

Ja l'any 2020, els mateixos veïns de Piera van escollir com a proposta guanyadora dels pressupostos participatius la construcció d'un pas elevat per a vianants i bicicletes a Can Bonastre sobre la B-224. Va obtenir, de fet, 504 vots, pràcticament la meitat dels emesos en aquell procés. Des d'Esquerra de Piera fa temps que es plantegen alternatives com un pas elevat o un semàfor regulat, perquè el que preocupa especialment és garantir que es pugui passar d'una banda a l'altra del barri amb seguretat. Entenem la proposta d'una rotonda que planteja el grup proposant i som conscients que en una carretera d'aquestes característiques una rotonda és una solució habitual per reduir velocitat i ordenar accessos, però també ens consta, i ho tenim molt clar, que no és la solució que convenç més d'una part important del veïnat de Can Bonastre. I, precisament per això, ens sembla imprescindible el primer punt de la proposta: fer un estudi tècnic de seguretat i determinar quina és realment la millor solució. La proposta original demana aquest estudi, i ens sembla imprescindible, amb l'Ajuntament de Piera i amb els seus veïns.

A més, avui sabem una cosa que quan es va registrar aquesta proposta encara no estava tant concretada, i és que el departament ha adjudicat un projecte de millora de la B-224 entre Piera i Masquefa com una carretera de 2+1 que inclourà una variant per a Can Bonastre. I el mateix Govern ha confirmat que dins d'aquest projecte farà un estudi específic de seguretat al pas pel barri i en coordinació amb l'Ajuntament de Piera. Per tant, nosaltres no voldríem predeterminar tècnicament si la millor solució final ha de ser una rotonda, un semàfor, un pas elevat o una combinació de mesures. El que sí que tenim clar és que els veïns i veïnes no veuen gens clar aquesta opció de la rotonda i prioritzen les altres.

Per tant, sí a fer l'estudi que s'ha de fer, escoltant l'ajuntament i els veïns, per determinar quina solució garanteix millor la seguretat. I, sobretot, la solució que resulti de l'estudi s'ha d'executar. Perquè podem discutir quina és la millor infraestructura, però el que costa molt més de discutir és el diagnòstic. Avui, creuar la B-224 a Can Bonastre continua comportant un risc que no hauríem d'assumir com

a normal. I, per tant, el que demanem és passar d'aquest diagnòstic, d'aquest estudi, a una solució que realment s'executi i solucioni la vida diària dels veïns i veïnes de Can Bonastre, a Piera.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. Ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular, i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, vicepresident. El Grup Popular, com ha recordat la senyora Candela, diputada Candela, del Grup Socialista, ja va presentar una proposta sobre Piera i sobre la B-224 en un altre tram. I nosaltres considerem que aquesta B-224, en aquest cas, amb la travessa al barri de Can Bonastre, és una ferida, no?, que separa els dos barris i, per tant, cal una actuació decidida. Perquè, com s'ha comentat, tant el grup proponent com els altres grups, aquest volum de trànsit dificulta molt que els veïns, més de mil veïns, tinguin moltes dificultats per creuar; a més a més, la majoria per anar a serveis bàsics, i, a més, genera un gran risc per a aquests vianants. És una qüestió que genera molt malestar entre els veïns i amb la zona de Piera i, per tant, calen actuacions immediates.

El Grup Popular està d'acord sobretot amb la primera part de la proposta, que demana que es faci un estudi tècnic. Creiem que és convenient i molt necessari que es faci aquest estudi entre la Generalitat i també l'ajuntament per veure quina és la millor solució. També ens ha sorprès que es demana un estudi tècnic perquè estudiï les mesures i les millors alternatives, i després, en el punt 2, ja es proposa una solució: es demana que es faci la rotonda o unes altres mesures. Per tant, nosaltres creiem que lo que s'ha de fer primer és aquest estudi tècnic. Que es valori quina és la solució més adequada, idònia, per donar una resposta tant a la demanda que tenen aquests veïns com a tota la mobilitat que es genera a la zona i que s'actui amb immediatesa, perquè, realment, avui en dia hi han riscos quan s'ha de travessar tota aquesta barrera, no?, entre les dues parts del barri de Can Bonastre. És cert que les rotondes i que, després, també, en aquest cas la intersecció segura, bé, doncs reduirien la velocitat, ordenarien el trànsit i facilitarien els girs dels turismes, no?

Però, bé, nosaltres creiem que s'ha de valorar i estudiar tot i que aquest informe tècnic serà el que determini realment quina és l'acció més idònia a l'hora de trobar una solució a Piera.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. És el torn del Grup Parlamentari de VOX, i té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente. Coincido con otros diputados que han hablado antes que yo. Parece que hay una contradicción, ¿no?, entre los dos puntos de esta propuesta. Estamos de acuerdo con la primera, hacer el estudio técnico de seguridad para minimizar el riesgo de los ciudadanos de esta urbanización de Can Bonastre, en Piera, ¿no? Pero, claro, el segundo punto ya anticipa el resultado de este estudio técnico. Ya nos propone, concretamente, hacer una rotonda. Yo creo que hay que esperar a las conclusiones del

Fitxer 39CTH14

estudio técnico antes de anticipar la propuesta concreta.

Muchas gracias.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. I ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, evidentment, compartim la preocupació per aquesta manca de seguretat viària a la B-224, no només pel pas per Can Bonastre, sinó a tota la carretera, i especialment pel que fa a infants, per gent gran i per usuàries del transport públic. Per tant, considerem necessari actuar per reduir la velocitat, per garantir que els encreuaments siguin segurs i per millorar la connexió entre les dues parts del barri. Valorem positivament, no pot ser d'una altra manera, l'estudi tècnic

que ja està licitat, sempre que compti amb l'Ajuntament de Piera. Hi estem d'acord. I també a nosaltres ens hagués agradat que estigués amb la participació directa del veïnat i sobretot també que es completi dins del termini previst.

Tenim reserves sobre anticipar, com deia el diputat de VOX, quina ha de ser la conclusió de l'estudi tècnic i, per tant, ja fer propostes. En definitiva, també mostrem reserves respecte de que hagi de ser una rotonda la solució abans de conèixer quines són les conclusions de l'estudi. És cert que la proposta diu «o una intersecció segura». Però, bé, evidentment cal escollir quina és la solució més segura i més eficaç i adequada al conjunt de totes les formes de mobilitat. Prioritzem aquestes mesures immediates com passos de vianants, millor senyalització i il·luminació, accessibilitat de la parada d'autobús i elements de pacificació del trànsit. I, per tant, votarem favorablement al primer punt i ens abstindrem en el segon. Creiem que la situació requereix una resposta. I cal reclamar rigor tècnic, terminis d'execució i una dotació pressupostària suficient. Però, precisament per aquest rigor tècnic, ens abstindrem en la solució proposada en tant que no hi hagi aquest informe tècnic conclòs.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. No havent-hi cap diputat de la CUP ni cap diputada del Grup Mixt i havent renunciat ja el grup proponent... Ja s'ha fet l'anàlisi de les esmenes. Passaríem a votació. Per tant, farem votació separada, evidentment.

Passem al punt número 1.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialistes i Units per Avançar.

I vots a favor?

Dels Comuns, d'Esquerra Republicana, del Partit Popular, de VOX i de Junts per Catalunya.

Per tant, queda aprovat per 10 vots a favor i 5 abstencions.

I ara passem a votació del punt número 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista, dels Comuns, del Partit Popular i de VOX.

I vots a favor?

De Junts i d'Esquerra Republicana.

Per tant, queda aprovat per 5 vots a favor i 9 abstencions. D'acord.

Doncs aixequem la sessió.

Fins la propera.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT