



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. 9 / COSDARC / 9.10.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\COSDARC\09COSDARC\

Fitxer 09COSDARC1

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

Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya

Sessió 9, dimarts 13 d'octubre de 2026

Presidència de la I. Sra. Lluïsa Llop Fernàndez

Sessió 9 de la COSDARC

La sessió de la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya (COSDARC) s'obre a ****. Presideix Lluïsa Llop Fernàndez, acompanyada de la vicepresidenta, Rosa Maria Ibarra Ollé, i de la secretària, Irene Negre i Estorach. Assisteix la Mesa el lletrat Joan Ridao i Martín.

Hi són presents [Manel Ezquerro Tomàs](#), pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; [Ignasi Prat i Sarri](#), pel G. P. de Junts; [Montse Bergés i Saura](#), pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; [Jaume Veray Cama](#), pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; [Rafael Villafranca Mercé](#), pel G. P. de VOX en Cataluña; [Núria Lozano Montoya](#), pel G. P. Comuns; [Dani Cornellà Detrell](#), pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, i [Sílvia Orriols Serra](#), pel G. Mixt[membres comissió].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Pla de treball de la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya (tram. 394-00004/15). Debat i votació de la proposta d'ampliació del pla de treball (registre núm. 107032).
2. Sessió informativa de la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica (tram. 355-00236/15). Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya. Sessió informativa.
3. Compareixença d'una representació de la Fundació i2CAT davant la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya (tram. 357-01419/15). Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya. Compareixença.
4. Compareixença d'una representació de l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya davant la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya (tram. 357-01420/15). Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya. Compareixença.

La presidenta

Diputats i diputades...

Pla de treball (ampliació)

394-00004/15

Donem, ara sí, inici a la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural de Catalunya amb un primer punt de l'ordre del dia, que és aquesta modificació del Pla de treball de la Comissió de Seguiment del Desplegament d'Actuacions de l'Agenda Rural per incorporar en un eix que avui és absolutament escaient a la plataforma pel transport públic.

Per tant, començaríem votant aquest punt, que en cas que s'aprovés compareixerien conjuntament amb la resta d'entitats en una compareixença conjunta com fem sempre. Per tant, no sé si necessitem votar-la o la podem donar per assentiment?

Aprovada? Sí? *(Pausa.)* Doncs la donem aprovada per assentiment.

Insisteixo, la substanciarem juntament amb les altres dues entitats que ja teníem previstes i, per tant, aturem un minut perquè entri la consellera i continuem la compareixença.

(Pausa llarga.)

Fitxer 2

La presidenta

Abans de passar directament a la compareixença de la consellera, demanaria als diferents grups si tenen substitucions en la comissió. El diputat de Junts, Ignasi Prat.

Ignasi Prat i Sarri

Sí, faig un canvi de la secretària Irene Negre per la senyora Montse Ortiz.

La presidenta

Gràcies. I el diputat Manel Ezquerro, PSC?

Manel Ezquerro Tomàs

La diputada Neus Comes substituirà la diputada, la Rosa Maria Ibarra, com a vicepresidenta en funcions.

La presidenta

Doncs moltes gràcies a tots dos, perdó, i per part del Partit Popular.

Eva García Rodríguez

Sí, jo mateixa, diputada Eva García, substitueixo el diputat Jaume Veray.

La presidenta

Gràcies, diputada.

Sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica

355-00236/15

I ara sí, passaríem directament a aquest segon, en aquest cas, punt de l'ordre del dia, que és aquesta compareixença de l'honorable senyora Sílvia Paneque Sureda, la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, agraït-li, com sempre, aquesta compareixença en el Parlament. I, per tant, sense més, té la paraula la consellera. Aprofito per recordar una cosa. Perdó, consellera, deixi'm. Estem en Agenda Rural, per tant, la consellera té l'objecte de compareixença en aquesta comissió d'aquest Repte 3, d'aquest territori connectat, una Catalunya equilibrada en l'àmbit de les comunicacions. Ho dic perquè és important que aprofitem que estem tirant endavant aquest seguiment de l'Agenda Rural de Catalunya i que és important que intentem concernir-nos dins d'aquest àmbit.

I ara sí, consellera, té la paraula.

Gràcies.

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

Gràcies, diputada presidenta. Vol dir-me això que tenen ocasió en les diferents sessions de control de preguntar-me d'altres qüestions. Bé, primer, agrair l'oportunitat. Crec que aquest és un bon àmbit per tenir un debat serè i reflexiu i constructiu sobre una de les qüestions que des del departament –i m'acompanya la directora general de Transports i Mobilitat–, doncs ens preocupa que finalment és assegurar les oportunitats dels catalans i catalanes que viuen més enllà de les àrees més metropolitanes i de la regió metropolitana de Barcelona en particular, perquè finalment assegurar aquesta mobilitat és assegurar oportunitats i també treballar en un dels objectius que crec que compartim, que és aquest reequilibri territorial i aquesta generació d'oportunitats es visqui on es visqui.

Per tant, l'agraïment nostre també que ens permetin participar d'aquesta comissió de treball de mobilitat, de transport rural que, com dic, té per objecte i la intervenció girarà a l'entorn dels cinc o sis eixos que des del nostre punt de vista considerem fonamentals d'abordar i també amb el procés d'escolta de les seves aportacions, d'aquelles accions necessàries perquè aquells petits municipis, els pobles més petits de Catalunya, tinguin un transport adaptat a les necessitats que tenen des d'aquests territoris.

Per tant, jo crec que és molt oportú aquesta sessió de treball, que tinguem l'oportunitat de trobar-nos d'escoltar-nos i de deixar per escrit tant aquelles propostes o aquelles accions que ja estan executades i per tant s'han dut a terme, com d'aquelles que ens disposem a emprendre conjuntament, tot tenint en compte també el criteri d'igualtat de gènere, que aquí en el transport a l'àrea metropolitana però també en entorns rurals doncs és una qüestió a tenir en compte. El primer element que els volia traslladar que em sembla important i que ha canviat en els últims anys és l'àmbit de la intermodalitat.

Si bé en el passat es podia concebre el moviment de les persones amb un destí d'inici i final, en aquests moments la intermodalitat està jugant un paper molt important i, per tant, estem també pensant i treballant i tenim l'oportunitat d'aprofundir si vostès ho volen, d'adequar centrals, estacions, per tal de connectar el transport als grans eixos ferroviaris, que són aquells que tenen la capacitat de moure persones de manera massiva però que són fixes en el territori, respecte als interurbans o als busos que són aquells que ens permeten la capil·laritat arreu del territori des d'aquests eixos més fixes, de gran capacitat però fixes. I alhora també parlaré després posteriorment del transport a demanda, que és el que ens acaba de donar capil·laritat podríem dir fins a l'últim racó de Catalunya.

Quan imaginem Catalunya vinculada al transport públic i sobretot vinculada a aquests entorns més allunyats de les àrees metropolitanes, ho imaginem també en què la intermodalitat hi jugui un paper important que potser en el passat no hi jugava per tal de coordinar, com els deia, aquest transport públic rodat amb els eixos ferroviaris. La intermodalitat té uns avantatges potencials, que fa que allò que en el passat sumava amb intermodalitat pugui multiplicar la quantitat o el ventall de possibilitats que té un ciutadà quan arriba en un d'aquests punts on s'uneix el transport ferroviari amb el transport interurbà.

Segon element que volia també traslladar. La finalitat crec d'aquesta comissió i si més no, el departament d'aquesta mirada, és que el transport públic pugui ser una opció real i assequible més enllà de les àrees metropolitanes. És a dir, la realitat metropolitana i la realitat rural és molt diferent a nivell territorial, a nivell de necessitat a nivell de demanda. I, per tant, més enllà de les grans ciutats catalanes hem de

concebre i dissenyar aquest transport públic per incentivar-ne l'ús i també per reduir la dependència del vehicle privat. En aquests moments és veritat que aquest és un gran repte i en aquests moments veiem moltes comarques on encara el transport públic no és una alternativa al vehicle privat. Això amb què està relacionat? Amb la capacitat que tinguem, primer, d'oferir uns bons horaris, serveis amb bons horaris ajustats també amb la intermodalitat que dèiem, d'aquest transport més capil·lar respecte als horaris dels centres educatius, de les universitats, dels espais sanitaris. Freqüències adequades, també. En alguns municipis s'hi ha treballat i tenim ja experiències d'èxit, però en alguns municipis encara aquestes freqüències no són adequades. Connexions encertades amb les necessitats reals. Com els deia, aquesta connexió, per exemple, amb espais universitaris, i quotidianes de la població perquè el transport públic sigui en aquests entorns realment una alternativa real al cotxe privat.

Per tant això, juntament també, amb què el transport públic tingui un preu just en aquests entorns més allunyats, més rurals, de municipis més petits, és el que ha de fer també que tant la destinació com el retorn a casa de cada ciutadà i ciutadana pugui ser en bones condicions, amb aquestes freqüències i aquest preu ajustat.

Tercer element que volia traslladar i que en l'àmbit metropolità urbà no té tant sentit, però sí que en té en aquests entorns més rurals. Caldria aprofitar al màxim la complementarietat entre el transport escolar i el transport públic, especialment com dic, en aquests municipis més petits, en zones on encara ara tenim menys oferta de mobilitat. L'objectiu és que no planifiquem aquestes dues xarxes de manera separada i amb dos circuits, sinó que ho puguem dissenyar de manera coordinada tenint en compte tant els desplaçaments i els horaris necessaris pel moviment d'estudiants, del moviment vinculat als àmbits educatius, com del conjunt de la població. Aquesta visió compartida, des del nostre punt de vista, ens ajudaria a aprofitar millor els vehicles, optimitzar d'alguna manera els busos, els trajectes, els recursos disponibles, i evitar duplicitats que són innecessàries i ampliar les opcions del transport sense, evidentment, perjudicar la qualitat del servei que s'estigui donant fins ara.

Aquesta coordinació com es pot concretar? Adaptant rutes, adaptant parades, adaptant horaris per facilitar al màxim les connexions entre aquests serveis que encara ara i massa sovint actuen de forma paral·lela. Vol dir aprofitar places disponibles del transport escolar per altres persones usuàries quan això sigui viable, quan es compleixin les condicions necessàries. Vol dir reforçar línies de transport públic ordinari que es puguin aprofitar a donar resposta a desplaçaments a centres educatius i aquí cada territori ha de disposar de la solució més adequada, perquè malgrat estem parlant d'entorns rurals, no tots els entorns rurals tenen les mateixes característiques, no és el mateix parlar de l'Alt Empordà, del Baix Empordà o d'una comarca de l'alt Pirineu. Per tant, aquí sí que també cal adequar-ho al diferent territori, a les diferents característiques i això sí, sempre garantint la seguretat, la puntualitat i l'accessibilitat i l'atenció que necessita l'usuari.

Un quart element. Hem parlat d'intermodalitat, alternativa real al cotxe privat, a l'ús privat del vehicle, transport públic, transport ordinari, educatiu i ordinari. I ara em voldria aturar una mica amb el transport a demanda que, com els deia al principi, tenim ja experiències d'èxit en algunes comarques, en alguns entorns rurals, i que és el que ens acaba de donar la capil·laritat a l'últim racó de Catalunya. És evident que per demanda i per usuaris no podem establir transport públic o línies interurbanes fixes a tots els municipis de Catalunya. No hi ha la demanda i no seria sostenible. Però precisament el transport a demanda sí que ens permet impulsar aquesta oferta a tot el territori.

Es tracta d'adaptar serveis a les necessitats de persones mitjançant trajectes, parades, horaris que es puguin organitzar a partir de reserves prèvies. I quan dic reserves prèvies hem tingut models que estem en trànsit de canviar, on aquesta demanda o aquesta reserva prèvia s'havia de fer telefònicament amb moltes hores i fins i tot dies d'antelació. En aquests moments els diferents aplicatius que estan desenvolupant els diferents operadors que fan transport a demanda ja ens permeten parlar de menys d'una hora o una hora o dues hores, fet que fa que aquest servei sigui molt més competitiu i més adaptat a les necessitats dels ciutadans i ciutadanes.

Aquesta flexibilitat ha d'incloure també la possibilitat d'utilitzar vehicles de menys de nou places, és a dir, tenir aquesta flexibilitat per portar molt pocs usuaris però en

frequències de temps més avançada i adaptar-ho també a les característiques dels recorreguts que, a vegades són carreteres sinuoses on aquests vehicles operen amb més flexibilitat. Quin ha de ser l'objectiu? Ampliar possibilitats de mobilitat, facilitar l'accés a centres educatius, sanitaris, mercats setmanals, opcions també de treball i millorar novament les connexions d'aquest transport a demanda amb línies interurbanes fixes i, alhora, aquestes línies interurbanes amb el ferrocarril, amb el transport ferroviari. Per tant, com dèiem abans, no és una suma de serveis, sinó que pot multiplicar l'oferta de transport públic en aquests municipis.

En aquests moments, com els deia, Catalunya disposa ja d'una experiència significativa en el transport a demanda. Actualment disposem de dues-centes quaranta-set línies, que ens estan donant servei a més de set-cents nuclis de població i això vol dir que el 2025, perquè es facin una idea, aquest tipus de transport a demanda el van utilitzar 220.520 usuaris –com dic–, al llarg del 2025. Per tant, veiem que és un tipus de transport que té un creixement important. I jo els diré més ras i curt, en aquells municipis o en aquests nuclis on ho hem posat en marxa els alcaldes i alcaldesses ens diuen que hi ha hagut un abans i un després de tenir aquest transport a demanda i els puc assegurar, segur que vostès també tenen moltes experiències, que realment és un servei molt ben valorat per la ciutadania.

D'aquestes línies que els deia, cinquanta-vuit ja tenen un sistema digitalitzat, d'aquestes dues-centes quaranta-set línies a tot el territori que cobreixen aquests set-cents nuclis, cinquanta-vuit ja tenen un sistema digitalitzat que els deia, que permet a través d'un aplicatiu en poca estona poder tenir efectivament el servei pràcticament a la porta de casa. I això, en nombre d'usuaris, si jo els deia que sense digitalitzar eren 220.520, amb servei digitalitzat, amb aquest Clic.cat, són 132.801 persones usuàries al llarg d'aquest 2025. Per tant, tenim un transport molt ben valorat que s'està digitalitzant que es converteix en un sistema molt accessible i molt senzill per qualsevol ciutadà o ciutadana, independentment de l'edat i que reserva trajectes que depenen d'aquesta capacitat de poder-lo articular de manera que sigui a demanda.

Continuem tenint suports alternatius també, com la reserva telefònica, també un suport més presencial que permetin també actuar com a informadors o per consultar

els diferents serveis, reservar, modificar, cancel·lar. Però aquesta transició digital és la que realment ens ofereix aquesta flexibilitat i aquesta adaptació a les necessitats que tenim en aquests moments. I, per tant, insisteixo en la tecnologia.

Fitxer 3

Si bé els estic dient que aquest transport a demanda estem fent una transició digital, cal també que avancem en la unificació de plataformes. En aquests moments, cadascuna d'aquestes plataformes depèn dels diferents operadors que donen aquest servei i unificar aquestes plataformes tecnològiques en un ecosistema que sigui obert i que sigui interoperable ha de permetre també als diferents serveis, als diferents operadors compartir aquesta informació i actuar d'una manera més coordinada.

Per tant, la tecnologia i l'adaptació en un sistema obert, pensem que és del tot també necessari per poder oferir, els dic d'una altra manera, que no depengui aquest servei que ha de ser públic a tot Catalunya de l'operador i la diferent plataforma, sinó que siguem capaços d'oferir un sistema unificat a tot Catalunya i això, com els deia, ha d'evitar que cada servei esdevingui un sistema aïllat, amb una aplicació, amb un registre, amb procediments que puguin ser diferents i que compliquen els desplaçaments. Aquestes solucions tecnològiques ens han de permetre poder comunicar-se amb criteris i estàndards comuns, facilitar la incorporació de nous operadors que puguin afavorir aquesta integració d'informació, de les reserves i, quan sigui possible, també del propi pagament del servei, que les persones es puguin organitzar al conjunt del seu desplaçament d'una manera àgil i d'una manera unificada i combinant els diferents serveis.

Un altre element que pensem que en aquests moments, aquest sí, igual que el transport a demanda sí que comptem ja amb una àmplia experiència i amb resultats òptims, n'hi ha un que pensem que hem de treballar i que en aquests moments no està desplegat, que són els sistemes públics d'automòbil compartit. Molt presents, si vostès volen entorns més urbans, però en entorns rurals, és veritat que és una modalitat que no està en aquests moments prou treballada, prou madura o prou implementada, però que pot ampliar les alternatives de mobilitat i que ens pot

complementar les línies de bus, de ferrocarril i de transport a demanda. Per tant, seria una altra pota de complementarietat amb el transport públic i especialment en aquests municipis rurals.

De què es tracta? Crec que vostès ho coneixen, però es tracta de posar a disposició de la ciutadania vehicles que es puguin reservar i que es puguin utilitzar durant un temps determinat i que doni resposta a desplaçaments que no estiguin del tot resolts amb l'oferta de transport col·lectiu, ja sigui per horaris o ja sigui per destinació. Com els deia, des de qualsevol municipi de Catalunya no podem assegurar la connectivitat amb la resta de municipis, però sí que amb aquesta possibilitat podem complementar d'alguna manera tota l'oferta de transport a demanda, transport col·lectiu o transport ferroviari.

Aquest sistema, evidentment, s'hauria de planificar i desenvolupar conjuntament amb la resta de serveis de mobilitat, amb punts de recollida i punts de retorn d'aquest vehicle compartit situats segons les necessitats de cada territori. I la ubicació dels vehicles als nuclis de població haurien d'estar a prop, des del nostre punt de vista, d'estacions o de parades que haurien de facilitar tant els desplaçaments locals com la connexió amb aquestes estacions, ja siguin d'autobusos o ja siguin de trens.

La implantació hauria de ser quan sigui imprescindible, adaptada novament a la demanda, a les característiques de cada municipi, de cada comarca, amb la possibilitat de compartir vehicles i recursos també amb diferents poblacions o amb diferents nuclis. Caldria valorar-ne els resultats també, segons les necessitats de mobilitat que resolgui, també l'accessibilitat econòmica, la complementarietat amb altres serveis i no únicament pel nombre de vehicles disponibles.

I insistim en aquesta qüestió última, perquè la manca de transports alternatius o d'alternatives de mobilitat està afectant en aquests moments i sobretot en entorns rurals, a la gent gran, als joves que no tenen carnet de conduir i, per tant, no podrien comptar amb aquesta possibilitat, en persones amb diferents graus de discapacitat, en persones amb vulnerabilitat o amb rendes baixes i o dones que assumeixen múltiples desplaçaments de cura. Per tant, és un fenomen aquest que d'alguna manera està contribuint a l'aïllament social i que dificulta també el que deia al principi, l'arrelament o que les persones puguin viure en municipis petits o hi puguin romandre

per totes aquestes qüestions. Per tant, aquí la mobilitat, a més a més d'un dret, es converteix en un factor de risc de despoblament en aquestes comarques, en aquests municipis rurals.

I ara permetin-me que els parli dels plans comarcals de mobilitat. Aquí, igual que el transport a demanda, comptem amb una llarga experiència. Hem avançat en aquests dos anys amb alguns plans concrets, que també els detallaré. I què ens permeten els plans comarcals de mobilitat? Ens permeten identificar necessitats de desplaçament comarca a comarca, definir aquelles actuacions o prioritzar aquelles actuacions més adequades per millorar el transport públic i les seves connexions. Per què és molt important? Perquè, com els deia abans, una comarca amb municipis rurals pot tenir realitats molt diferents. Per tant, és molt important que tinguem aquests plans de mobilitat comarcal.

Perquè, a més a més, com els assenyalaré al final, i a mi és una dada que els he de dir que em va sorprendre, en aquestes comarques d'entorns més rurals, el vuitanta per cent de la mobilitat es produeix dins de la pròpia comarca i, per tant, és mobilitat entre els municipis de la comarca amb la seva capital o amb nuclis més poblats, ja sigui per mobilitat vinculada a l'educació, a la salut o, com els deia, al mercat setmanal que pugui haver-hi a la capital de comarca. Per tant, és molt important tenir aquesta mirada específica comarca a comarca. S'estan elaborant, s'han elaborat en el passat i s'elaboren en aquests moments, conjuntament amb les administracions locals, amb el suport dels consells comarcals i tenint en compte, com els deia, les característiques i especificitats de cada territori.

Per exemple, distribució dels nuclis de població, ubicació dels serveis en aquella comarca, ubicació dels centres de treball més importants, tenir en compte els horaris de desplaçament habituals, les connexions també amb altres comarques, que també hi són, però també dins de la comarca. Per tant, l'objectiu és tenir una visió compartida, que ens permeti planificar els serveis més quotidians de les persones, més enllà dels límits de cada municipi i de les necessitats que pugui tenir cada municipi de manera concreta.

L'elaboració d'aquests plans, com es fan o què inclou? Primer, el treball de camp amb enquestes i entrevistes als ens locals, també als agents econòmics i socials de

cada territori, i també la recollida d'experiències d'usuaris a títol particular, personal, que actualment no poden utilitzar el transport públic o no l'utilitzen perquè no el veuen competitiu o adaptat a les seves necessitats. Per tant, no n'hi ha prou d'analitzar les línies existents i els noms de viatgers.

També estem treballant per conèixer, com dir-ho?, aquells desplaçaments no existents, és a dir, aquells usuaris que en aquests moments no estem donant resposta. Per tant, no són enquestes dels usuaris del transport públic en aquell moment, sinó en general a la població perquè ens diguin per què no estan utilitzant el transport públic o per què es queda sense resposta la seva necessitat, quins són els horaris que dificulten l'accés als serveis o quines connexions els estan obligant als usuaris potencials a fer esperes excessives.

Per tant, aquests plans, primer, tenen aquestes enquestes, aquest treball amb ajuntaments, consells comarcals, agents econòmics i socials i usuaris i no usuaris, usuaris potencials, i el que fan és concretar propostes consensuades. Primer, les que es poden establir a curt termini, ens interessen molt aquelles propostes que des del departament pensem que ja n'estem implantant però que podem continuar implantant. Per exemple, adaptació d'horaris i de recorreguts, millores de connexions amb autobusos i trens. Ens hem trobat, per exemple, amb qüestions que de ben segur ja han arribat un tant kafkianes, de busos que arriben quan el tren que connecta amb, és igual, doncs ja havia passat, no? I per tant, aquesta manca de coordinació entre diferents operadors o diferents tipus de transport.

Incorporació també de transport a demanda, una millor coordinació amb el transport escolar, que és l'element que els assenyalava abans. Per tant, el que fan és establir actuacions concretes, en el curt, prioritàries, amb responsables, amb recursos econòmics vinculats i que són necessaris, i amb un calendari d'execució. I les administracions implicades, de manera conjunta, anem seguint l'execució d'aquestes mesures i també veiem quins resultats s'obtenen i quines mesures s'havien previst per tenir un objectiu, un èxit, si tenen o no tenen per donar continuïtat i no. Aquest seguiment, crec que té la virtut de convertir aquests plans no només en una eina de planificació, que podria tenir el risc de quedar-se tancada en un calaix,

sinó analitzar-ho d'una manera conjunta, crítica i periòdica, amb aquestes mesures i propostes fetes.

Recentment s'han finalitzat d'aquests plans comarcals el de la Cerdanya, el de la Terra Alta, Alta Ribagorça, l'Urgell, Pallars Jussà i Conca de Barberà, i en aquests moments estem en fase d'elaboració l'Urgell i la Noguera. La finalització de tots aquests estudis ha de donar pas a la programació de les actuacions, en aquelles que acabem de finalitzar o que estan en període d'elaboració i, com els dèiem, definició de recursos necessaris, calendaris d'execució i responsabilitats de cadascuna de les administracions.

Una de les principals propostes, precisament, que ens estan arribant d'aquests plans comarcals és la implantació dels serveis de transport a demanda, que ens permetin donar cobertura a aquests desplaçaments que, per part de línies regulars, no queden prou coberts. També ens arriba la demanda de proposar millores en les eines de comercialització i d'informació a la xarxa, per tant, millores en l'àmbit de la informació. I ens demanen també aquesta millor coordinació horària per tal de facilitar els trasbordaments, aquesta intermodalitat entre els diferents nodes i modes de desplaçament, especialment entre els serveis locals, els interurbans i els del ferrocarril.

També se'ns demana i també és raonable explicar que l'objectiu és estendre tots els títols integrats i bonificats, com la T-Jove i la T-16, perquè també se'n puguin beneficiar totes aquelles persones que viuen en els entorns de municipis rurals. Això implica incorporar els serveis de transport d'aquests territoris al sistema integrat i, per tant, facilitar que es puguin combinar busos i trens amb un mateix títol dins de les seves condicions d'ús, sense haver de comprar bitllets separats per cada servei. Estic convençuda que aquesta és una qüestió que també els ha arribat a tots vostès, diputats i diputades, perquè és una demanda molt reiterada en l'àmbit dels municipis rurals. Per exemple, es vol que un jove que necessita agafar un bus des del seu municipi i després un tren per anar a estudiar a l'àmbit universitari o a qualsevol àmbit, pugui fer aquest desplaçament amb un únic títol integrat i bonificat, de la mateixa manera que ho faria un jove de l'àmbit metropolità.

Alguns complements, i amb això finalitzaré, perquè no sé com vaig de temps, perquè no ho veig, però, en tot cas, finalitzaria... (*Veus de fons.*) Ah, d'acord, aquí, perdona, normalment surt a la pantalla en gros. Doncs crec que em dona temps de finalitzar. Alguns complements que també els volíem assenyalar, que s'han fet en l'àmbit general a Catalunya però que també beneficien els entorns rurals. Aquest pla de xoc de 21 milions d'euros per tal de reforçar el transport interurbà a tot Catalunya. Són recursos que es destinen a ampliar l'oferta de busos al conjunt de Catalunya, però que, com dic, s'està concretant també en municipis rurals. L'oferta que teníem en aquests moments era clarament insuficient.

Saben vostès que hem tingut creixements d'usuaris del transport públic de fins a dos dígit. Això és una bona notícia. Feia molts anys que buscàvem que hi hagués aquests usuaris del transport públic, però, clarament, ha fet que l'oferta fos insuficient. I hem buscat solucions molt adaptades també a aquest pla de xoc als municipis amb menys població. Per exemple, a les comarques d'Alt Pirineu i Aran, amb aquest pla de xoc hem pogut incorporar transport a demanda a municipis, de manera que, allà on les línies regulars no arriben, amb aquest pla de xoc puguem articular transport a demanda per donar un servei adequat a aquestes comarques.

També el Pla de serveis ferroviaris 2030-2040, que ens ha de definir quins serveis de tren es volen oferir en aquest horitzó, quines connexions, quines freqüències, quina cobertura horària, i un element de planificació que ens sembla especialment rellevant, que és el Mapa de serveis de transport per carretera, que ens ha d'acabar de completar aquesta oferta perquè sigui accessible allà on no hi ha tren. Hem de fer aquesta planificació dels serveis ferroviaris, però no és menys cert que el mapa de serveis ens ofereix aquesta capil·laritat per acabar d'arribar a tots els racons de Catalunya. Per tant, garantir que des de cada municipi de Catalunya els desplaçaments d'anada i de tornada a centres hospitalaris, a centres d'educació, de feina, amb aquesta intermodalitat sigui possible.

Crec que amb aquesta...

intervenció he assenyalat aquells elements que, si més no, des del Departament estem treballant i que creiem que són essencials per assegurar aquesta mobilitat des de l'últim municipi i que finalment puguem garantir tots i totes que els drets o aquest dret sobre la mobilitat la puguem garantir des de l'últim municipi –i no dic últim, eh?, ho dic en termes de llunyania–, de Catalunya respecte a un jove o un ciutadà de l'àrea metropolitana.

Per tant, quedem amb la directora general a disposició de tots vostès i de les aportacions que es puguin fer.

La presidenta

Gràcies consellera, agrair també la presència de la directora general de Transports i Mobilitat, de la senyora Maria Jesús López, evidentment, i a l'equip que acompanya la consellera. I passariem ara, com sempre, la paraula als diferents grups parlamentaris, una intervenció de cinc minuts i tindria la paraula per començar el diputat Ignasi Prat, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

Ignasi Prat i Sarri

Moltes gràcies, presidenta. Membres de la Mesa; diputats, diputades. Benvinguda, consellera i gràcies per vindre aquí a la comissió i a la directora general. Consellera, avui voldria plantejar algunes propostes molt més concretes per millorar la mobilitat del món rural a Catalunya. Sovint parlem de grans infraestructures, de projectes que requereixen molts anys de planificació i inversions milionàries, que evidentment també són necessàries, eh?, però avui voldria centrar-me sobretot en actuacions que amb voluntat política, coordinació i una bona planificació es poden començar a executar en un termini relativament curt. Perquè al món rural la mobilitat no és només una qüestió de transport, és una qüestió d'oportunitats, d'accés als serveis i, sobretot, de cohesió territorial.

I en primer lloc voldria parlar, com ens ha exposat una mica, del transport a demanda. Segons les dades del Departament de Territori, el Clic.cat va registrar 132.801 viatges durant el 2025, un dinou per cent més que l'any anterior, amb una valoració positiva del noranta-sis per cent dels usuaris. Per tant, tenim un model que funciona. Ara bé, Catalunya disposa de dues-centes trenta-cinc línies de transport, he sentit dues-centes trenta-set, no sé si..., a demanda, que cobreixen set-cents

trenta-sis nuclis de població, mentre que al març d'aquest any només cinquanta-vuit s'han utilitzat sota el model de digitalització de Clic.cat, és a dir, aproximadament una quarta part del total.

Clar, perquè no accelerem la digitalització de les línies que encara no disposen d'aquest sistema i al mateix temps reforcem les freqüències allà on sigui necessari? No estem parlant de construir una nova infraestructura ferroviària ni una gran connexió, estem parlant de millorar un servei que ja existeix, facilitar-ne l'accés i adaptar-lo millor a les necessitats dels ciutadans. I això és una actuació que podem impulsar en un termini breu de temps, mantenint, evidentment, la reserva telefònica perquè ningú quedi exclòs, perquè això és important.

I en segon lloc, tenim la distribució territorial d'aquest servei. Tenim comarques d'una ruralitat molt gran, des de les comarques del Pirineu fins a la Terra Alta, fins a la Ribera d'Ebre, fins a la Conca de Barberà, fins a les Garrigues, la Segarra, el Ripollès em podria estendre. Consellera, ens està dient que estan identificant els municipis i nuclis de població que encara no disposen d'una connexió adequada amb la seva capital comarcal. Quina previsió tenen per acabar aquesta identificació? Perquè aquesta hauria de ser una prioritat molt gran. Connectar els nostres pobles amb les capitals de comarca, els hospitals, els centres educatius i les estacions ferroviàries. I no es tracta només de tenir una línia dibuixada en un mapa, es tracta que els horaris i les freqüències permetin utilitzar realment el servei.

I en tercer lloc, que m'he quedat una mica sorprès perquè no li he vist analitzar-ho amb certa profunditat, és el tema del ferrocarril. Tenim un exemple que coneixem molt bé a Lleida, per exemple, el que és la línia de Lleida a la Pobla, gestionada per Ferrocarrils, una línia que abans de la gestió directa de Ferrocarrils tenia menys de vuitanta mil usuaris i ara en té més de mig milió i, òbviament, amb una puntualitat del noranta-nou per cent. Per què no treballem per estendre aquest model a altres línies per vertebrar el món rural? I penso en la RL3, la RL4, la R12, les línies 13, 14 i 15, que connecten diverses comarques de l'interior del país. Cal continuar reclamant a l'Estat els traspassos necessaris per avançar cap a una gestió ferroviària més propera, amb Ferrocarrils com a operador de referència allà on sigui possible. I

crec que aquí tenim una oportunitat si realment ens creiem en la vertebració territorial.

I no podem esperar tots els tres passos competencials per començar a millorar les freqüències i els horaris. De fet, des de Junts per Catalunya ja vam impulsar una proposta de resolució aprovada pel Parlament, per incrementar d'onze a dotze les circulacions de sentit en el servei de Rodalies de Lleida en el marc de la RL3 i RL4 i reforçant les primeres horaris del matí i de mitja tarda. Pot semblar una millora modesta, però una circulació més en l'horari adequat pot marcar una diferència important. I per cert, consellera, en quin punt es troba el compliment d'aquesta proposta? I quan es farà efectiva, òbviament?

I en quart lloc podem parlar de les carreteres. Voldria també posar l'exemple de les Garrigues Altes. Una reivindicació històrica que l'actual Govern ha dut a terme i que ha formalitzat amb un conveni de 18,4 milions d'euros entre la Generalitat, la Diputació i els Ajuntaments. I sí, això és positiu, que hi hagi continuïtat institucional amb projectes necessaris per al territori. Sap perfectament que tenim petits municipis que assumeixen el manteniment de carreteres que donen servei a tota una comarca i que superen la seva capacitat econòmica. Consellera, quants convenis similars ha formalitzat el Govern durant aquesta legislatura? Tenen previst algun nou acord? Perquè si el model de les Garrigues Altes funciona, estenguem-ho a altres territoris amb finançament i calendaris concrets.

I, finalment, una qüestió que sovint queda fora del debat, que és el transport marítim i fluvial. Tenim municipis costaners i de ribera on aquestes modalitats poden complementar la mobilitat terrestre. Ha estudiat el Govern la viabilitat de serveis marítims i fluvials regulars? I, per cert, una altra cosa, consellera, en relació amb els 702...

La presidenta

Diputat, hauria d'anar acabant, si us plau.

Ignasi Prat i Sarri

Sí, un segon..., amb els 702 milions d'euros anunciats pel Govern espanyol per impulsar la mobilitat rural a la demanda i compartida, ens pot concretar quina quantitat està prevista que correspongui a Catalunya?

I acabo, presidenta. Avui li hem plantejat actuacions concretes, algunes requereixen més temps que d'altres, però podem començar a avançar-hi des d'ara, si volem. Si parlem de vertebració territorial i d'un país ben connectat, fem-ho amb una visió de conjunt, perquè Catalunya no es pot planificar només pensant en les grans àrees metropolitanes. I ho dic amb tota la voluntat constructiva.

La presidenta

Diputat, passa un minut i mig del seu temps, diputat...

Ignasi Prat i Sarri

Un segon...

La presidenta

Diputat, acabem amb...

Ignasi Prat i Sarri

Bé, i acabo. Catalunya o és rural o no serà. I si pensem en país només en clau metropolitana, Catalunya hi perd.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Passem ara el torn al Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula la diputada Montse Bergés.

Montse Bergés i Saura

Gràcies, presidenta. Consellera i directora general, gràcies per l'exposició. Bé, jo sempre començo les compareixences d'aquesta comissió de seguiment fent un recordatori de l'objecte d'aquesta comissió, que justament és garantir la governança de l'Agenda Rural, que té tres potes. Una que és la pròpia societat civil en la comissió motora que ha impulsat i està impulsant; el Govern amb la comissió interdepartamental de governança rural, i faltava la pota del Parlament amb aquesta

comissió de seguiment. Per tant, important centrar-ho i nosaltres com a representants i membres d'aquesta comissió una mica el nostre objectiu és que ens donin compte de les actuacions que estan fent dins el marc de l'Agenda Rural.

Una Agenda Rural que en el Repte 3 té quaranta-una accions, de les quals vint estan prioritzades i a més a més, sí que ara estan a punt de presentar el Pacte rural, no sabem exactament quines accions quedaran, però està clar que segur que l'eix serà aquest, el de garantir la llibertat i els drets de tota la ciutadania a l'hora de decidir on vius, on treballes, on estudies i que no estiguis limitada per dir si puc arribar o no a aquest lloc de treball i decidir el lloc on vius.

Vostè ha fet una exposició una mica i jo n'he trobat a faltar la referència o com lligar-ho amb l'Agenda Rural. Ha anat dient accions que moltes ja s'estan desenvolupant, però m'ha estranyat que, per exemple, no hagi fet referència a la disposició addicional sisena de l'Estatut dels Municipis Rurals que al punt 3, justament, hi ha un punt amb subapartats on diu exactament el que s'ha de fer en el tema de mobilitat i amb el termini que s'ha de fer. I ja anem tard perquè la llei es va aprovar el juliol del 25, posa que s'havia de crear una comissió de treball en tres mesos després de l'aprovació d'aquesta llei, i no sé si ja està creada, si no està creada. Vostè ha explicat el tema dels consells comarcals, d'aquests plans, però l'Estatut va molt més enllà.

També m'ha estranyat que no hagi fet referència a aquest estudi que van presentar l'Associació d'Iniciatives Rurals i Marítimes de Catalunya, Arca, el maig de l'any passat, que jo amb una interpel·lació que li vaig fer sobre mobilitat ja en vam parlar, aquestes cinquanta propostes per a la millora de la mobilitat en entorns rurals. Unes propostes que, evidentment, jo ara no les repassaré perquè estic convençuda que vostè les coneix, però que lliguen totalment amb les necessitats. És a dir, ara estem a l'últim trimestre del 26, aquest estudi és del 25, la Llei dels Municipis Rurals també. Jo crec que hem d'anar més de pressa amb aquest equilibri territorial que necessita el nostre país.

Llavors, per tant, dels temes que ens ha comentat, una cosa és d'aquestes accions que, a més a més, ja estan molt ben pensades perquè van de baix a dalt, i aquesta feina de parlar amb el territori jo crec que ja s'ha fet moltes vegades. S'ha de

continuar fent i adaptant? Sí. Però les bases estan posades. Per tant, dins d'aquests eixos que toca l'Agenda Rural que també estan recollits en aquest estudi que han presentat, d'aquestes cinquanta propostes per la millora de la mobilitat en entorns rurals, li voldria fer unes preguntes més concretes. Una és si està constituïda aquesta comissió de treball que marca la Llei dels Estatuts de Municipis Rurals. L'altra seria sobre el calendari. Ja sabem que no anem a temps de fer la renovació de les concessions el 28 i per això s'ha fet aquest pla de xoc. De totes maneres, ens agradaria tenir una mica més d'informació sobre de quina manera s'està preparant ja aquesta renovació de la concessió.

Sobre el transport escolar postobligatori ha dit que sí que s'està treballant però que, he entès que seria de cara a la propera concessió. No sabem quan arribarà. A nosaltres ens interessa demà, si s'està fent alguna prova pilot ja en alguna línia de transport escolar postobligatori, amb l'ordinari, a veure de quina manera es pot lligar. Sobre la integració de les ATMs i el model tarifari, també ens agradaria saber quins passos s'estan fent per completar aquesta integració a tot el territori, garantint que no es penalitzi econòmicament la població rural per la necessitat de fer desplaçaments més llargs. Diu que sí, ho ha nomenat, però no sé en aquest moment com està.

Sobre el transport a demanda, ens ha parlat d'aquests dos-cents vint mil usuaris. A mi m'agradaria saber exactament de quines comarques són. És a dir, si encara falten comarques, és a dir, que s'està fent l'estudi a l'Urgell i a la Noguera, o al Pla d'Urgell, no recordo quin ha dit, quina previsió hi ha? Perquè realment és una necessitat que si hi ha els diners i aquest pla de xoc ho contempla, ens agradaria saber per quan està previst poder-lo engegar. Sobre..., això de les comarques, *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)* se m'acaba... Trenta segons i acabo.

Llavors, aquest tema de les enquestes, perquè és veritat, hi ha insistit i ho trobo molt encertat, perquè moltes vegades es fan les enquestes als usuaris del transport públic i, evidentment, el que no l'utilitza no el té en compte. Ens agradaria també que hi hagi una mica més de transparència en aquestes dades, amb els resultats de les enquestes, que els puguem obtenir, que puguem valorar de quina manera i quines

mostres s'han utilitzat, perquè realment a vegades les dades són les que poden facilitar...

La presidenta

Diputada, hauria d'anar acabant...

Montse Bergés i Saura

Sí, i acabo. Això, i la possibilitat aquesta de més transparència a l'hora de tenir dades de la mobilitat. I m'ha faltat l'última part, que no és de la consellera, per tant, és la connectivitat de la xarxa de la fibra òptica. Per tant, aquesta ja no l'hi faig.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputada. Passem ara el torn a la diputada Eva García, del Grup Parlamentari del Partit Popular.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyora presidenta, i moltes gràcies i benvinguda consellera i directora general en aquesta comissió. Bé, aquí abordem una qüestió fonamental pel futur de Catalunya, que és garantir que tots els ciutadans, visquin on visquin, tinguin accés a unes comunicacions dignes, modernes i també eficients. L'Agenda Rural de Catalunya identifica aquest repte i planteja actuacions en quatre àmbits, que són la mobilitat i les carreteres, la connectivitat digital, les xarxes elèctriques i les mesures reguladores i fiscals que vostè en bona mesura se n'ha referit.

En primer lloc, la mobilitat i el transport públic. En molts municipis rurals, consellera, el vehicle privat no és un luxe ni una comoditat, sinó que és una absoluta necessitat. Quan el transport públic té poques...

Fitxer 5

frequències, no s'adapta als horaris laborals i, per tant, no permet, moltes vegades, arribar als serveis sanitaris, educatius, i moltes persones queden en una situació d'absoluta dependència. Per tant, no podem parlar de sostenibilitat si no oferim alternatives reals al cotxe privat. Per això li preguntem, consellera, quines mesures

concretes preveu el Govern per millorar aquestes freqüències i les connexions del transport públic en els municipis rurals. Algun altre grup s'hi ha referit, però m'agradaria que això ens ho poguéssim concretar.

En segon lloc, la connectivitat digital. Avui, una connexió fiable a internet és imprescindible per estudiar, per teletreballar, per fer gestions administratives de qualsevol tipus i desenvolupar també activitat econòmica. Per tant, no hi ha prou, consellera, amb anunciar l'arribada de la fibra òptica o la millora de la cobertura, sinó que cal saber si aquest servei funciona, si arriba a les zones més disperses i si té prou qualitat per respondre a les necessitats reals que tenim avui els catalans.

En tercer lloc, les xarxes elèctriques. Aquest és un aspecte que moltes vegades queda en segon pla, però que és fonamental pel desenvolupament rural. Entenem que sense una xarxa elèctrica suficient, fiable i preparada per assumir noves necessitats, es poden veure limitades les inversions, l'activitat industrial, la competitivitat a Catalunya, les explotacions agràries, també, i la implantació de nous projectes empresarials. Per això volem saber, honorable consellera, quines actuacions impulsa aquest Govern per millorar aquestes xarxes justament allà on són més insuficients i com es coordinarà amb les companyies responsables per garantir precisament que aquests municipis rurals que vostè feia referència disposin d'aquestes infraestructures que tant necessiten.

Consellera, l'Agenda Rural estableix un marc d'actuació amb cinquanta-vuit accions, com abans es deia, per aquest repte que avui estem abordant, vint d'elles prioritzades i set d'estratègiques, però la pregunta important és en quin grau d'execució tenen totes aquestes actuacions i sobretot quines s'han completat, quines estan pendents i quins recursos s'hi han destinat.

I en darrer lloc, senyora consellera, vostè parlava que segurament tots nosaltres teníem experiències personals o casos particulars que feien referència justament a aquests municipis rurals. Jo li vull parlar d'una situació que considero molt greu, que són les Botigues de Sitges, que ni és municipi rural, ni és una urbanització, ni un espai que es trobi enmig del camp, com és la definició de municipi rural, sinó que és una urbanització, que és un espai, que és una població que es troba a poc més de vint quilòmetres d'aquí, del Parlament de Catalunya i a dotze quilòmetres del centre

de Sitges i que, malauradament, pateix una situació molt i molt greu en relació amb el transport públic urbà.

És veritat que això és competència de l'ajuntament, en aquests moments en mans d'Esquerra Republicana, però en qualsevol cas voldríem saber on és la Generalitat, què fan vostès per intentar solucionar aquesta situació, que ha portat per segona vegada a què es mobilitzin els veïns d'aquesta zona, de les Botigues i del Garraf, que es mobilitzin per fer una nova consulta per annexionar-se al municipi de Castelldefels perquè entenen que tindrien els serveis millor coberts amb un alcalde, amb un municipi governat pel Partit Popular a Castelldefels, que tindrien millors oportunitats, també millors serveis, sobretot en relació amb el transport públic.

I parlo, per exemple, m'estic referint al cas d'una família que va assistir a un ple municipal, amb una nena menor d'edat que s'ha de llevar a quarts de sis del matí, consellera, per arribar a l'escola de Sitges abans de les vuit, que és la seva hora d'entrada. Per tant, això no ens ho podem permetre, no estem parlant de cap municipi rural, estem parlant d'un entorn, d'una urbanització concreta del municipi de Sitges, que es troba a dotze quilòmetres del centre i que, casos com el que li acabo de referir, una nena menor d'edat que s'ha de llevar abans de les sis del matí per arribar a les vuit a l'escola, ha d'agafar un autobús direcció Castelldefels per tornar després en un altre autobús direcció Sitges. *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)*

Per tant, no estem parlant d'una zona allunyada, ni una zona ni rural, ni fora de l'àrea metropolitana, sinó que estem parlant d'una zona, d'un espai amb centenars de veïns que pateixen malauradament un greu, gravíssim problema de transport públic.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputada. A mi m'agradaria reiterar el que he dit al principi. Crec que parlem molt, sovint, en les comissions en aquest Parlament de l'àrea metropolitana i molt poc de l'Agenda Rural. Aquesta comissió té per objecte, més enllà de com cadascú pugui ser regidor o d'on sigui, un objecte, que és aquest desplegament de l'Agenda Rural, i demanaria als diputats i diputades que se centressin en això, perquè, evidentment, hi ha problemàtiques a tot arreu, faltaria més, però, diguem-ne, que el

títol d'aquesta comissió és exactament aquest, Comissió de Seguiment del Desplegament de l'Agenda Rural, i crec que hi ha prou problemes com per omplir, i ho demostrava el diputat de Junts, no cinc minuts, sinó deu i quinze, parlant d'aquesta problemàtica.

Eva García Rodríguez

Per això, senyora presidenta, amb cinc minuts he parlat quatre minuts dels municipis rurals, i els darrers segons els he dedicat a un tema que afecta molta gent en aquests moments.

La presidenta

Diputada, diguem que no, perquè veia el temps, però tant de bo, o sigui, dic, jo insisteixo en què crec que és important respectar l'objecte d'aquesta comissió.

Eva García Rodríguez

Així ho he fet.

La presidenta

En tot cas, ho deixem aquí. Passaríem ara la paraula al diputat del Grup Parlamentari de VOX, el senyor Rafael Villafranca.

Rafael Villafranca Mercé

Agrair també la compareixença de la senyora consellera i de la directora general. Jo seré més breu, me centraré en el tema que avui tractem dins del desplegament de l'Agenda Rural, sobre el tema de transport i mobilitat. Està clar que el món rural no serà més atractiu si no donem prioritat a un element essencial tan important com és el transport i la mobilitat. La manca d'aquesta... la falta d'inversió o la manca de l'execució d'aquests plans motiva que molta gent, gent jove, practiqui l'èxode rural i s'hi vagin als nuclis urbans, que són molt més atractius i que tenen ofertes més importants.

S'ha parlat del transport públic. El transport públic és un element essencial i considerem que per donar efectivitat a les poblacions dels nuclis rurals és necessari fer un transport intermodal combinat, fonamentalment, transport per carretera, transport interurbà i el ferroviari. Està clar que la finalitat d'això és reduir la

dependència, però tot i això s'ha parlat de molts plans i en aquests plans, malauradament, hi ha molt bones intencions, però queden molts pendents d'executar o materialitzar. I això es demostra per la utilització del vehicle privat per part de les famílies, i així s'ha parlat d'altres grups, que generen problemes molt greus a les famílies a l'hora de, quant a trasbals horaris, a l'hora de portar, per exemple, els nens a les escoles.

Parlem, per tant, de la necessitat d'un transport públic que sigui eficient i també suficient. És necessari, com s'ha dit, més freqüències horàries, que aquestes siguin adequades per evitar que moltes hores abans una persona tingui ja de planificar un viatge a escassa distància, més parades per tal d'aprofitar i fer que aquest transport públic sigui eficient i també millorar, sobretot, el transport escolar. Està clar que sense nens en un municipi rural, aquest municipi no té futur i és quan, per aquesta falta d'atractiu, se produeix aquest abandonament del món rural, o èxode rural.

Tot i això, s'ha d'estudiar cada cas concret dels municipis, cada municipi no tots els plans se poden materialitzar per igual, sinó que s'han d'estudiar les característiques pròpies del territori, inclús el tema climàtic. Cada territori és diferent, depèn de la proximitat també amb altres nuclis rurals urbans, l'estat també dels camins i les carreteres, i també si els nuclis urbans o rurals que es troben pròxims tenen aquests serveis essencials per prestar que demanen aquests petits nuclis rurals. Serveis no només docents, sinó també sanitaris, inclús administratius, per realitzar qualsevol acte bancari, qualsevol acte que sigui necessari, que atengui les necessitats bàsiques de la població rural.

Així també, la modalitat de l'automòbil compartit, que s'ha fet esment, demostra que el sistema, aquests plans d'execució, de comunicació no funcionen de forma adient, demostra per tant, una manca de transport públic i la necessitat que els veïns dels municipis rurals, sobretot els petits municipis rurals, hagin d'organitzar-se per poder desenvolupar les tasques familiars bàsiques com pot ser assistència sanitària o prestar els serveis o anar a portar els nens als centres educatius o docents.

Ha parlat dels plans comarcals de mobilitat, cal executar-los i fer-los en realitat. Hi ha molts plans, però m'agradaria saber aquí, senyora consellera, quin percentatge d'execució d'aquests objectius de l'Agenda Rural s'han materialitzat amb data

d'avui, especialment donem importància la informació sobre el transport escolar en els municipis més allunyats dels nuclis, on es troben centres escolars o docents i si teniu prioritat en algun territori concret sobre l'execució d'aquests plans amb data d'avui.

És necessari fer un estudi de les poblacions que té la comarca, les seves necessitats, com s'ha dit, i els seus serveis socials, sanitaris i administratius i escolars que els diferents pobles de la comarca pot prestar i, en el seu cas, assolir. Com diem, considerem que molts d'aquests plans es troben verds, hi ha molts plans, però manquen també recursos humans i materials per executar-los.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Ara seria el torn del Grup Parlamentari de Comuns, que ha excusat la seva assistència. Per tant, passaríem el torn al diputat Dani Cornellà, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Benvinguda, consellera, directora general i totes les persones que avui ens acompanyen. Bé, vostè ha esmentat com un dels eixos la intermodalitat, evidentment, i ha parlat del paper del bus per anar més enllà dels eixos ferroviaris. Però, al final, nosaltres el que estem veient en aquest segon Pla de xoc del bus interurbà, que ens va presentar l'abril d'aquest any, la majoria d'actuacions que s'estan portant a terme són de línies de bus, però ja hi passen línies de Rodalies. I això és evident que té una causa, el mal funcionament de Rodalies. I el mateix està passant amb l'ús que es fa dels diners del Fons Climàtic, finançant línies de bus, i, per cert, molt majoritàriament amb dièsel, perquè Rodalies no funcionen.

I per què li dic tot això? Perquè és evident que si es destinen tots aquests diners cap aquí, no s'està apostant d'una manera contundent pel que serien els busos a les zones rurals, tal i com avui hauríem d'estar parlant aquí per desplegar els compromisos amb l'Agenda Rural. I bé, com ja li he dit, el segon Pla de xoc anunciat l'abril encara no s'ha implementat en molt bona part. No sé quin tant per cent, també

ens ho podria explicar, però a nosaltres ens preocupa que arribi el 2027 i encara no s'haurà implementat.

Un altre tema que ens ha parlat és el transport escolar, que evidentment obre les portes al transport públic ordinari, que és una aposta que compartim plenament. De fet, li diré que ja fa mesos vam demanar la relació de totes les línies escolars que tenen precisament aquesta autorització, però en aquest cas no el seu departament, sinó el Departament d'Educació és incapaç de donar-nos aquestes dades, dient que això ho controlen els consells comarcals. Per tant, ens fa la sensació que la coordinació entre el Departament de Territori i Educació, o no funciona gaire bé o s'ha de millorar moltíssim.

Per altre costat, estem contents per moltes de les coses que ens ha estat explicant, ecosistema obert entre APPs, el transport escolar, el cotxe compartit, perquè tot això són esmenes que nosaltres, com a partit, vam presentar a l'Estatut dels Municipis Rurals i que es van aprovar. Per tant, ens alegrem que també tirin endavant propostes que ha fet el nostre partit, donat que la mobilitat en aquesta llei no es tractava quasi gens.

Però també li farem més propostes, perquè nosaltres considerem que també estaria molt bé fer una plataforma per convertir els trajectes en els cotxes de cadascú, més enllà del cotxe compartit, com l'ha explicat vostè. Una APP que permeti que puguem trobar la gent que fa exactament el mateix trajecte que tu, per anar a treballar, per anar a l'hospital, per anar a la universitat, pel que sigui, i després buscar alguna manera de compensar aquest ús públic del vehicle privat, perquè és una realitat, no ens enganyem. Sigui buscant algun tipus de subvenció i, evidentment, que qui utilitza el cotxe de l'altre també en pagui una part.

És a dir, són idees necessàries perquè, donada la complexitat, i que no s'arribarà a tot arreu en breu, ni es desplegarà l'Agenda Rural com voldríem en qüestió de mesos, sinó que trigarem molt de temps, mentrestant, buscar solucions que serien factibles, perquè és evident que la gent està utilitzant el vehicle privat perquè el transport públic és insuficient o no funciona correctament.

Sobre el transport públic a demanda, nosaltres el que pensem, sempre que es fa que la gent hagi de demanar el trajecte, sigui a través d'una app o del telèfon o del

que sigui, hauria de ser perquè la línia ha millorat en freqüència respecte a com era abans. Però a nosaltres el que ens consta és que hi ha casos que simplement s'ha transformat aquesta demanda de línies que tenen molt poca freqüència i que ni tan sols funcionen cada dia.

Fitxer 6

Per tant, nosaltres considerem que, si cal trucar, com a mínim que hi hagi sempre disponibilitat.

I ja per últim, perquè se m'acaba, referent al Pla del servei del bus interurbà nosaltres considerem també que fa falta, el país el necessita. El problema és que nosaltres consideràvem i considerem que el Pla el necessitàvem el 2028 i el que s'ha fet és tirar la pilota endavant fins al 2034, amb l'allargament de les concessions que s'han fet als serveis.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Ara seria el torn del Grup Parlamentari Mixt, que no està en aquesta comissió, com acostuma a passar. I per tant, tancaríem aquest torn dels grups parlamentaris amb la intervenció del Grup Parlamentari Socialista. Té la paraula el diputat Manel Ezquerria.

Manel Ezquerria Tomàs

Gràcies, presidenta. Bé, en primer lloc agrair la compareixença de la consellera i la directora general per parlar avui d'aquest Repte 3 respecte a l'Agenda Rural de Catalunya. Bé, és un repte sobre el transport públic i la mobilitat. I estem parlant d'un repte molt ambiciós que aquest Govern ha entomat des del minut zero, i això està bé, ser ambiciós i avançar en aquestes polítiques. Però d'entrada també hem de tenir en compte que Catalunya és molt diferent. No és el mateix comarques com les Garrigues, les comarques del Pirineu, l'Empordà. Els nou-cents quaranta-set municipis de Catalunya tenen unes singularitats tan diferents i tan estructurades amb l'orografia que tenim, que fa que aquest repte sigui possiblement un dels més ambiciosos que tenim amb l'Agenda Rural.

Jo crec que també hem d'estar satisfets, els que venim del món rural, del desplegament de l'Estatut de Municipis Rurals, que ha posat a l'agenda política del país totes les polítiques que s'estan encarant d'una manera valenta. I jo diria que més que mai, que realment el món rural està d'actualitat i es vetlla per a què hi ha aquest equilibri territorial. I aquest repte tan ambiciós no s'assoleix en quatre dies. Algunes de les coses que ens ha dit com la intermodalitat, treballar per a aquesta intermodalitat, podríem posar d'exemple el que hem aconseguit a Lleida, que ho hem vist ja factible, que venia d'un treball anterior que s'ha de reconèixer. Actualment a Lleida des de tots els pobles els seus busos arriben a una estació que podem pujar al tren directament i enllaça, i podent-se fer aquestos enllaços que vostè ha explicat.

Després, respecte al transport de demanda, un gran avenç per aquests municipis que encara són més petits. I, lligat amb això, faria també una pregunta. Quan ha parlat del transport compartit, què seria? Amb vehicles adquirits per l'Administració, pels ajuntaments, amb el suport de les administracions supramunicipals? Després també vostè ha parlat dels plans comarcals de mobilitat. Molt encertada aquesta escolta activa amb els agents socials i econòmics, amb els consells comarcals, amb els ajuntaments. Creiem que per aquí podem avançar molt. Després també ha explicat l'ampliació de la integració tarifària. Sí, és una demanda que ens fan arribar molt sovint estudiants, sobretot, que utilitzen el transport en bus i que puguin arribar a les diferents àrees universitàries amb el mateix preu, amb la mateixa tarifa.

Un altre punt que ha sortit també una mica és amb la renovació de la nova concessió, la importància que aquí entraran també la mitigació ambiental amb els vehicles elèctrics, molt important també. O sigui, estem fent una petita relació que, en dos anys s'ha avançat molt respecte al que veníem avançant en els últims anys i no és una crítica, eh?, perquè jo crec que aquí hem col·laborat tots i l'Estatut de Municipi Rural se va aprovar amb un ampli consens. Per això mateix crec que la satisfacció hauria de ser compartida per tots, que un president del Barça, «*no estamos tan mal*», jo crec que no estem tan malament i que estem avançant ara el repte és ambiciós.

I amb aquest petit temps que em queda, aprofitaré per introduir, que la diputada del PP ha parlat de la xarxa elèctrica. Sí que no és mobilitat però també és important pel desenvolupament econòmic, com estem amb el tema de xarxa elèctrica per a que hi

hagi desenvolupament, per exemple, al polígon Torreblanca, que hi haurà una estació intermodal que necessitarà molt consum d'electricitat. I també posar en valor el que ja hem parlat en aquesta comissió, per exemple, també està relacionat amb la connectivitat d'alguna manera amb aquest repte que ja en vam parlar, que és la fibra òptica i crec que també hem d'estar contents que està avançant molt el tema de la fibra òptica a tots els municipis rurals que no la tenien, i amb això acabo.

I voldria llançar aquest missatge de ser una mica més disruptius des del món rural, no ser acomplexats, que a vegades plorem sense caldre, i estem avançant i jo crec que el que estigui a l'agenda de l'actualitat política com mai hem d'estar satisfets i amb això crec que hem d'enviar aquest missatge de que les coses estan canviant.

Moltes gràcies, presidenta.

La presidenta

Gràcies, diputat. I ara sí, acabat el torn dels diferents grups parlamentaris tornàrem a passar la paraula a la consellera, a l'honorable senyora Sílvia Paneque Sureda, consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. Endavant, consellera.

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

Sí, moltes gràcies. Si els sembla, parlant amb la directora general, ella els farà una primera resposta de temes més concrets i jo a continuació per temes més genèrics i compartits per part de tots vostès.

María Jesús López (directora general de Transports i Mobilitat)

Bé, moltes gràcies. Primer aclarir les comissions, les sessions que s'havien de crear en aquesta Comissió de Treball de Mobilitat i Transport Rural, que és al que ens estem referint avui. Es va fer una primera reunió el dia 1 de juliol, on es va fer la constitució de la taula i aquí el que es va fer és ja parlar de la diagnosi de què és el que teníem de treballs que s'estaven fent al món rural en matèria de mobilitat i ja vam començar a iniciar el que serien unes línies d'actuació que havia d'estudiar aquesta comissió. En una segona reunió, que la segona reunió ja està agendada pel dia 2 de novembre, en aquesta reunió la voluntat és tractar aquestes possibles propostes que hauran de sortir en aquest informe final que s'ha de confeccionar,

perquè l'objectiu final d'aquesta comissió era crear un informe final on sortissin totes aquelles actuacions que creiem que s'han de desenvolupar els propers anys. Per tant, el dia 2 de novembre parlarem de les propostes de mesures, que les vam començar a parlar la primera, però que aquí les desenvoluparem més i aquí incorporarem també totes aquelles que puguin haver sortit avui. Moltes de les que heu comentat vosaltres el que fem és incorporar-les a l'estudi del dia 2 de novembre.

I finalment, el dia 10 de desembre si tot ha anat bé i realment creiem que ha estat temps suficient per elaborar l'informe, aquest dia el que ja faríem és fer una revisió de com podria quedar aquest informe final per tal que tothom pugui opinar de si és suficient, no és suficient, si s'ha de canviar alguna cosa.

Molt bé. Respecte a algunes de les preguntes concretes que s'han comentat. Per una banda es parlava de la necessitat d'accelerar la digitalització i d'incrementar les freqüències en el món rural, que són dues de les propostes que segur que incorporarem en aquest informe final. Es evident que s'ha d'incrementar l'oferta que tenim en aquests territoris i, per tant, ja quedarà incorporat allà i farem tot el que puguem per anar-ho fent des d'ara mateix. Ja fa temps que intentem fer-ho, però al final sempre ho vas fent tot en funció de les possibilitats, la disponibilitat econòmica, d'un conjunt de coses que fan que puguem tirar endavant tots els projectes.

És molt important saber que el Mapa de serveis que comentava la consellera, el Mapa de serveis és un estudi que estem fent per veure quina ha de ser la visió de futur de totes les línies de transport per carretera i en aquest pla de serveis detectarem aquells nuclis que actualment no tenen cap alternativa de transport. Per tant, a la pregunta que es feia de quan sabrem on fa falta noves línies perquè no hi ha servei, en aquest estudi del mapa de serveis que estem fent actualment i que estarem fent-ho durant aproximadament uns set o vuit mesos. Diríem que durant l'any que ve finalitzarem aquest estudi i ja tindrem una visió clara d'on fa falta crear noves línies perquè no tenen connexions suficients per poder-se connectar al món, per així dir-ho.

De l'estudi d'Arca que es comentava, ens consta aquest estudi, l'entitat Arca el va aportar aquest treball i per tant també seran analitzades algunes de les propostes en aquesta segona reunió, però igualment ja comptàvem amb aquest estudi des de

feia temps i, de fet, moltes de les propostes que estan en aquest estudi són algunes de les que ja s'estan desenvolupant. El transport a la demanda i moltes altres. Per tant, igualment a la segona sessió recollirem novament aquelles propostes que, a dia d'avui encara no s'hagin començat a executar, per incorporar-les a l'informe.

Sobre la integració tarifària que es comentava hem finalitzat aquest any el que seria la integració tarifària a tot el transport per carretera de Catalunya i, per tant, Terres de l'Ebre i les comarques gironines, que eren les que encara no estaven integrades ara ja ho estan plenament. S'ha demanat també una relació dels transports a la demanda. Us la podem facilitar fora d'aquesta reunió a qui tingui interès, a quines comarques s'estan fent aquests serveis. I la pregunta també sobre si el Pla de xoc contempla tots els TAD que falten, els transports a la demanda que falten, és el que he dit, o sigui, el Mapa dels serveis ens indicarà on fan falta crear de nous i conforme es pugui s'aniran implementant aquests serveis.

Les enquestes. Sobre les enquestes, que es preguntava on estan publicades o com es pot accedir a aquestes enquestes, heu de saber que l'Observatori de la Mobilitat de tot Catalunya el tenim en un espai que es troba fàcilment a Google buscant Observatori de la Mobilitat, però qui ens fa aquesta gestió delegada per part de la Generalitat, l'hem delegat a l'ATM de Barcelona i és la que fa aquest repositori de tota la informació de mobilitat que hi ha actualment a Catalunya i per tant allà ho trobareu fàcilment buscant enquestes, trobareu totes les enquestes fetes a tot l'àmbit de Catalunya, les actuals les antigues, és el lloc on guardem tota la informació relativa a la mobilitat.

Sobre el Pla de xoc novament, que es comentava si només s'havien contemplat en aquest pla de xoc aquelles línies que estaven donant servei a corredors ferroviaris i que això estava dificultant que després es poguessin fer nous serveis en altres llocs, és cert que hi ha algunes línies que el Pla de xoc recull moltes actuacions en aquells corredors on estem tenint molts problemes de demanda i, per tant, a vegades coincideixen amb corredors ferroviaris, altres no, i també contempla algunes creacions de transport a la demanda. Per tant, hi ha algunes de les línies d'actuació que estan anunciades amb el nom del Consell Comarcal que estan fent referència a la creació o ampliació de serveis de transport a la demanda. Per tant, no només el

Pla de xoc contempla línies regulars o línies molt específiques que estan en coincidència amb el servei de Rodalies. Són aquelles que tenen problemes actualment i també entès com a zones problemàtiques algunes zones rurals, que necessitaven i que ja havien estudiat la necessitat de crear aquest transport a la demanda.

Respecte als consells comarcals, és cert que hi ha consells comarcals, els de muntanya, concretament, que fan la gestió directa de part dels serveis de transport. Això es va establir a la llei de..., rural, ara no recordo quina llei és, però està establert que les comarques de muntanya puguin gestionar el seu transport, sobretot el transport a la demanda. És cert que molts dels transports els gestionen directament, ara, la informació no sé si l'has demanat i no se t'ha donat aquesta informació, se t'hauria de donar, evidentment, eh?, però és cert que hi ha una part del transport que està delegat en les comarques de muntanya. Sempre, igualment, amb la supervisió per part de la Direcció General, al final, les aportacions econòmiques venen de la Direcció General i per tant hi ha una supervisió, una auditoria d'aquests treballs.

I, per últim, la plataforma pública per compartir cotxe és una proposta que la recollim per estudiar-la la propera reunió i jo crec que ja estaria la part que jo podia respondre.

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

Molt bé, moltes gràcies. Doncs intentant fer també respostes més particulars, però genèriques, la veritat és que celebro el to i l'aportació de solucions, totes les que han sortit les valorarem i, en fi, crec que podríem concloure que tots nosaltres estem d'acord en l'impuls del transport a demanda, crec que aquesta és una línia de treball que, com dic, ha vingut creixent els últims temps, és un servei que ofereix flexibilitat i resposta en aquest últim tram de mobilitat, on per nombre d'usuaris i demanda la línia regular no és sostenible, és insostenible, per tant jo crec que aquesta seria una de les primeres conclusions.

I no vull traslladar-los la idea que, ni els plans comarcals, ni cap de les qüestions que he plantejat estan detriment en el fet que estem ampliant el transport a demanda a tot el territori de Catalunya, de fet ara demanava unes dades, jo els hi donava unes

dades del 2025 comparatives amb l'increment d'usuaris i de línies de transport a demanda posades en servei a diferents comarques de Catalunya, però fixin-se, em deien que des de gener fins a juny del 2026 ja havíem superat, o sigui, havíem cobert el seixanta-vuit per cent de la demanda comparativa del 2025, és a dir, dit d'una manera més senzilla anem un divuit per cent per sobre en oferta de transport a demanda.

Per tant, quan he parlat de la planificació a nivell comarcal...

Fitxer 7

no vol dir que estiguem implementant mesures d'aquestes que avui i concretament, de transport a demanda, per tant, estem ja molt per sobre d'oferta de transport a demanda respecte el 2025, que ja estava per sobre del 2024. Estem absolutament convençuts i celebro que jo crec que és una de les qüestions que tots estem d'acord, en què el transport a demanda és una de les solucions en aquests municipis rurals que ens pot aportar efectivament facilitat i resposta a aquests municipis. Per tant, planificació i plans comarcals no van en detriment del fet que estiguem implementant el Pla de xoc, després m'hi referiré, i millores en el transport a demanda.

Respecte al Ferrocarril, hi a algunes millores que podem fer i, concretament diferents regionals, però es parlava d'RL3 i RL4. Precisament a partir de l'1 de març serà Ferrocarrils qui comenci a operar les Rodalies de Lleida, per tant jo crec que aquí ja s'ha estat fent un treball aquests dos anys de tota una planificació de millora d'estacions, d'informació i de la pròpia operativa i de compra dels trens que han d'operar per part de Ferrocarrils. I, per tant, l'1 de març és data certa per començar a operar, havia de ser en el primer trimestre del 2027, aquest era el compromís, i jo crec que aquí, efectivament, crec que podem tenir millora també en el propi servei de freqüències de Rodalies de Lleida. Aquesta és una... en fi, tenim diferents operadors però aquesta és una de les línies de treball i, com dic, a partir de l'1 de març això estarà funcionant a través de Ferrocarrils de Generalitat de Catalunya.

L'àmbit viari, que és veritat que n'hem potser parlat poc de les pròpies carreteres i aquest conveni de les Garrigues Altes que, efectivament neix d'un protocol de fa molts anys, hi havia hagut moltes dificultats, però finalment hi ha hagut entesa. És

veritat que també hi hem treballat molt intensament perquè hi hagués aquesta entesa, aquesta concreció amb el conveni.

I, efectivament, l'estem utilitzant de model d'altres àmbits a Catalunya i concretament li puc dir el que estem treballant ara en aquests moments, que és tot l'àmbit viari de millora de camins. El diputat de VOX també s'hi referia, d'Àger, Sant Esteve de la Sarga, connectivitat amb Montsec. I aquí efectivament estem bevent d'aquesta experiència que ja hem treballat amb Diputació de Lleida per poder fer primer un protocol i posteriorment un conveni. I certament és així, els municipis més petits no tenen la capacitat de manteniment d'alguns àmbits de camins i viaris, és així, són municipis molt petits amb una extensió molt gran amb molts quilòmetres de carretera.

I aquí, efectivament, el conveni de les Garrigues Altes ens ha mostrat un camí d'entesa entre institucions, ajuntaments que també hi han de tenir la seva part, les diputacions i el propi Govern de la Generalitat, sobretot en espais a Catalunya on hi ha molta fragmentació de titularitat. I, finalment, els convenis el que fan és definir aportacions econòmiques, que al final és el que compta, manteniments, quantitats econòmiques i també redistribucions de titularitats. Aquí, a les Garrigues Altes hi havia trams diferents de titulars diferents i és veritat que era una qüestió difícil de gestionar, per tant, la resposta doncs sí, ho estem fent i concretament fa poques setmanes començaven tot aquest treball de connectivitat amb el Montsec, d'Àger i Sant Esteve de la Sarga, concretament amb la Diputació de Lleida.

Hi ha un altre àmbit que ha estat coincident amb alguns grups, el de la integració i el de les concessions. Efectivament, el mapa concessional tenia una finalització l'any 2028 i vam portar en consideració el Parlament de Catalunya i així va quedar aprovat, una continuïtat del servei d'aquest mapa concessional fins al 2034. A canvi de què, si em permeten l'expressi? Doncs que les empreses concessionàries poguessin abordar tota la renovació de la flota de busos que, ho deia el diputat Cornellà i és així en aquests moments, estem molt lluny de poder tenir una flota renovada i verda. Aquest perllongament del servei permet que les amortitzacions permetin a les empreses concessionàries fer aquesta renovació i ja a partir d'aquest 2027 vostès veuran com progressivament anem veient com aquestes flotes canvien.

Això és un avantatge en clau de sostenibilitat, això és evident, però també de capacitat, perquè aquestes noves flotes que arriben i que alguns concessionaris ja tenien encarregades també tenen augment de capacitat, per tant, no només l'augment de freqüències sinó la pròpia capacitat del material rodant és un avantatge.

Des del nostre punt de vista aquesta era una qüestió que ens aportava tots aquests avantatges. També d'informació, d'informació a temps real, és a dir, aquestes són les qüestions, els criteris que posàvem als concessionaris o les condicions per tal de poder fer aquest perllongament del servei. Totes, pràcticament totes les concessionàries excepte dues molt petites de Terres de Lleida han aportat aquests plans de millora que el departament en aquests moments està analitzant i que, si tenen la seva aprovació, com dic, jo crec que donaran millores en el propi servei i sobretot en clau de sostenibilitat.

Això no vol dir, com els hi deia abans, que no continuem treballant amb el pla de serveis per dibuixar aquest mapa concessional a partir del 2034, però ja en aquest 2028-2034, a part d'aquestes millores que els hi dic, tenim complementant el Pla de xoc, un primer pla de xoc que ja hem aplicat i per tant vostès em preguntaven quina execució. El primer, si no recordo malament, eren uns 17 milions d'euros. Aquest ja està executat, és el primer que vàrem presentar i ara estem desenvolupant el segon, aquests 21 milions d'euros, que n'hi ha arreu. És veritat que n'hi ha a l'àrea metropolitana, però per exemple aquest de 21 milions d'euros és el que ens ha ajudat a implementar línies de transport a demanda a l'alt Pirineu i a l'Aran. Sense aquest pla de xoc no hauria estat possible. Per tant l'estem aplicant arreu, a l'àrea metropolitana, a les zones urbanes, però també en aquest cas a les comarques d'alta muntanya, de l'Alt Pirineu i de l'Aran concretament.

Per tant, les concessions –no sé qui m'ho preguntava–, (*Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.*) fins el 2034, acabo ràpidament, Pla de xoc, el primer executat al cent per cent, el segon executant-se en aquests moments arreu de Catalunya.

I, per acabar, l'àmbit de la integració, ho ha respost la directora general. En aquests moments totes les demarcacions estan integrades internament i ara estem anant a

la integració que en diem tecnològica, perquè finalment amb una sola targeta, perquè ens entengui la gent, perquè això és complicat a vegades d'explicar, un ciutadà o una ciutadana es pugui moure per tot el territori català. Per tant, la integració tecnològica ha estat l'encomana o l'encàrrec que hem fet a ATM, i els propers mesos, el proper 2027 i principis del 2028 és el que ha de ser una realitat.

Jo crec que amb això els dono resposta a tot el que ens han plantejat, però agrair novament, de debò els ho dic, no només el to sinó les aportacions que ens fan i tinguin per ben segur que les integrarem en aquest informe final.

La presidenta

Gràcies consellera, gràcies també a la directora general de Transports i Mobilitat per la seva compareixença, per les seves explicacions. I ara, diputats i diputades, si els sembla, parem un moment per acomiadar la consellera, canviem de ponents i de compareixents i seguim la comissió.

Gràcies.

(Pausa llarga.)

La presidenta

Diputats, diputades, reprenem la Comissió de Seguiment del Desplegament de les Actuacions de l'Agenda Rural.

Compareixences

357-01419/15, 357-01420/15 i 357-01592/15

I ho fem amb aquesta segona part de la comissió, aquesta segona part de compareixences que faran conjuntament, per aquest ordre, el senyor Eduard Trepà, el gerent adjunt de l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya, la senyora Rosa Paradell, directora del sector d'Innovació...

del sector públic de la Fundació i2cat, i tancarà aquest grup de compareixences el senyor Arnau Comajoan, vocal de l'ajunta de l'Associació per la Promoció del Transport Públic. Cadascun d'ells té deu minuts per fer la seva intervenció. Després, com hem fet abans, intervindran els diferents grups parlamentaris i tornaran a tenir un torn per poder respondre o ampliar aquelles coses que considerin.

Per tant, començaríem amb el senyor Eduard Trepà, el gerent adjunt de l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya, Arca.

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

Eduard Trepà (gerent adjunt Arca)

Molt bé, moltes gràcies, diputats i diputades. Primer de tot agrair la convocatòria per donar-nos l'oportunitat d'explicar la feina que estem fent, o sigui que gràcies. Avui hauria d'estar aquí l'Eloi Guinjoan, que és el tècnic d'Arca que porta temes de mobilitat, però que ha sigut pare, per tant, per un bon motiu està de permís de paternitat. Si ens veu o veu el vídeo, espero que tot li vagi molt bé.

I celebrar aquestes sessions, com s'ha dit, de la Comissió de Seguiment de l'Agenda Rural del Parlament, perquè donen sentit a la governança de l'Agenda Rural i, per tant, aquest cercle entre Societat Civil, Generalitat de Catalunya i Parlament de Catalunya pot tancar el cercle. Avui l'objectiu meu és fer una mica el marc del Repte 3 de l'Agenda Rural i de la feina que hem fet des d'Arca per donar-hi resposta i deixar a la Rosa i a l'Arnau la part una mica més d'especialistes en la seva temàtica.

Estem davant, jo crec que abans de començar, és un dels reptes més enllà dels serveis bàsics i els serveis a les persones. La mobilitat i la connectivitat conjuntament amb l'habitatge són els principals reptes que té el món rural actualment. Per tant, el Repte 3 de l'Agenda Rural és com un dels bàsics que hem de treballar.

Començarem per l'Agenda Rural molt ràpid, perquè ja s'ha dit, però hi ha cinquanta-vuit accions en aquest Repte 3, trenta-quatre de les quals estan relacionades amb mobilitat, quatre d'elles estratègiques, disset accions relacionades amb el món digital, dos d'eines estratègiques i s'han anomenat aquí les xarxes elèctriques, que

també és una manera de connectar el món rural, i hi ha poques accions en aquest sentit, però hi està present a l'Agenda Rural el tema de les xarxes elèctriques i accions de temes de normativa. Quines estratègies, per posar algun exemple, de mobilitat? Doncs hi ha una acció que és com molt genèrica, la 347, que parla de refer i repensar la xarxa de transport públic, que és el que ja hem estat parlant aquí, per tant, ja queda recollit, i la 349, que parla sobre estratègies amb taxis mancomunats, per no parlar de transport a la demanda, però que té molt a veure, perquè allà on hi ha taxis mancomunats poden oferir un servei de transport a la demanda adaptat en zones de molt baixa densitat, per exemple.

Per tant, l'Agenda Rural... Ai, perdoneu, que em deixo... Per exemple, l'Acció 381, que parla d'internet d'alta velocitat, i de fet, gràcies a i2cat vam incloure el concepte d'internet d'alta velocitat, i no de fibra òptica únicament i exclusivament, perquè les solucions, després ho explicaran, no només passen per la fibra òptica.

L'Estatut del Municipi Rural, que ja n'heu parlat, i d'això simplement dir el que ja s'ha dit. Pel que fa als articles i a la disposició addicional sisena, que bàsicament diu això, l'obligatorietat de garantir l'accés als serveis bàsics en trenta minuts, ja sigui en vehicle privat pel carretera, però evidentment, dintre d'aquesta obligatorietat, el transport públic juga un paper cabdal.

El mateix passa amb la connectivitat, que també surt a l'Estatut del Municipi Rural, i que demana garantir a la Generalitat la cobertura a tot el territori. No sé si se sap o no, s'ha parlat de diverses –és que estic mirant el temps, ah, està aquí, ostres–, S'ha parlat de diverses comissions. L'Estatut del Municipi Rural ja ha començat amb un grup d'estudi sobre l'impacte normatiu en els municipis rurals, que ha començat la seva activitat, i després hi ha tres comissions de treball. La d'Urbanisme Rural, que també ha realitzat reunions. La Comissió de Treball i Mobilitat de Transport, que també ja s'ha comentat que havia començat les seves reunions. I la Comissió de Treball i Connectivitat dels Municipis Rurals, que sé que està constituïda, però desconec si ha començat o no l'activitat. Però, en qualsevol cas, són les comissions que diu l'Estatut dels Municipis Rurals que s'han de crear. Això a nivell informatiu.

Des d'Arca, per donar resposta al mandat de l'Agenda Rural com a entitat de la Comissió Motora i interessada en què l'Agenda Rural s'implementi, vam posar en

funcionament un grup de treball sobre mobilitat rural en el qual hi ha representats tots els actors que tenen a veure amb la mobilitat. Des de la Generalitat de Catalunya, les diputacions i consells comarcals, entitats municipalistes, etcètera. No les vull revisar totes, perquè la presentació la tindreu. Però estem molt contents perquè la representació de tots els actors de la governança de la mobilitat a Catalunya venen i participen del grup de treball de mobilitat i han estat la base per poder generar els documents que abans es comentaven. Això vaig una mica ràpid.

El primer document que ja s'ha esmentat i que ja coneixeu i que us podem tornar a enviar és el de Cinquanta propostes per la millora de la mobilitat en entorns rurals, que té aquests temes que veieu aquí, des de governança, model tarifari, oferta i qualitat dels serveis, transport escolar, mobilitat compartida, etcètera. Aquí volem destacar algunes accions, només anomenar-les. Els serveis mancomunats de taxi com a complement al transport a la demanda, que pensem, ja ho he dit abans, que pot ser una molt bona opció. Ampliar la dotació de recursos humans i econòmics a les ATMs i també als consells comarcals. Sense aquests tècnics a nivell local és molt difícil que després les planificacions i tot el que s'ha dit que estava previst fer pugui passar amb la informació a nivell local que pertoqui. I l'aprofitament del transport escolar, que ja s'ha dit.

I, evidentment, el tema de freqüències, que a nivell d'informació i de el dret a romandre, que ara està de moda també a la Unió Europea, estan parlant del dret a romandre, el tema de les freqüències és importantíssim i de la connectivitat intracomarcal amb el transport públic. Perquè el temps de les persones també ha de valdre el mateix, no només la igualtat d'oportunitats, sinó els minuts que s'està un en el transport públic. Una freqüència a les vuit del matí i una freqüència a les set de la tarda per tornar vol dir que el temps de tot un dia d'espera en aquesta freqüència també té un valor en els habitants del món rural.

Hi ha un altre document que hem treballat a partir del grup de treball de mobilitat que és la Guia d'estratègies locals per a l'impuls de la mobilitat sostenible en zones rurals que té dues parts. Una part, que dibuixa la governança de la mobilitat a Catalunya que és prou complicada, el paper de la Generalitat, de les ATMs, de tots els actors que estan implicats en això. Llavors dona algunes orientacions perquè municipis

rurals o consells comarcals des del món local puguin començar a reflexionar i a desenvolupar estratègies de mobilitat, no només de transport públic, sinó de mobilitat en el més sentit ampli. En aquest sentit, tècnics a nivell comarcal són necessaris, definir estratègies locals de mobilitat per donar resposta a les demandes que la Generalitat fa per desenvolupar els plans a nivell de Catalunya. Hem dit que es feien enquestes als municipis rurals per demanar què volien. Això implica una feina prèvia d'aquests municipis de pensar en la ciutadania quin model de mobilitat volen.

Dades. Evidentment, també s'ha parlat de dades. També s'ha parlat de vehicles elèctrics, el tema dels carregadors està arribant a un punt una mica, no sé com dir-ho, estrany per la diversitat de companyies que n'ofereixen, perquè n'hi ha molts que no funcionen, no tots són públics, etcètera. I un altre cop el transport escolar. S'ha de dir que no ho hem posat a la presentació però que de manera interna vam elaborar un estudi sobre el transport escolar que recull les experiències de Catalunya on ja s'està duent a terme aquesta col·laboració entre transport públic i transport escolar, que hem fet arribar a la Direcció General i a la Comissió Interdepartamental de Governança Rural perquè ho tinguin en compte i que, evidentment, us el podem facilitar vosaltres sense cap mena de problema.

I les reflexions finals és repetir una mica el mateix. Evidentment, no he posat les cinquanta propostes perquè ja estan al document. Recordar que el Repte 3 no només té a veure amb transport públic i mobilitat, que també la connectivitat de dades és importantíssima pel desenvolupament social i econòmic dels territoris rurals. Que estem en un moment clau per poder redefinir la mobilitat, ja s'ha dit, però és veritat que el transport per carretera tenim sis anys per pensar-lo i jo crec que és el moment adequat. El que diu l'Estatut del Municipi Rural, evidentment ho haurem de complir. Que els equips tècnics a nivell local, tant per les ATMs com pels Consells Comarcals, són bàsics per poder desenvolupar tot lo que la Generalitat ha comentat que volia fer. El transport escolar, altre cop.

I ja ho veieu aquí, res que no s'hagi dit. El que sí que l'última línia, que també pensem que és molt important, que és que a nivell local hi hagi grups que reflexionin sobre la mobilitat. En aquest sentit, la Vall del Corb ha començat, per posar un exemple,

una taula sobre mobilitat i es va constituir el 2 d'octubre la Taula de mobilitat de l'Alt Pirineu i Aran. Són bones notícies i acabo aquí.

Moltes gràcies.

La presidenta

Moltes gràcies al senyor Eduard Trepà. Passaríem ara el torn de la senyora Rosa Paradell, directora d'Innovació en el Sector Públic de la Fundació i2cat.

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

Rosa Paradell (directora d'innovació en el sector públic d'i2cat)

Molt bé, presidenta; il·lustre senyora Lluïsa Llop; diputades, diputats. Aquí, li dono aquí, no? Sí. Em sentiu millor, ara, sí? Diputades, diputats, bona tarda i gràcies per convidar-nos a aquesta comissió. Comparec en representació de la Fundació i2cat per aportar la nostra experiència al seguiment del tercer repte de l'Agenda Rural, un territori connectat i una Catalunya equilibrada en l'àmbit de les comunicacions. Voldria compartir una idea que orienta tota la nostra intervenció, que és que la connectivitat és una infraestructura essencial per al desenvolupament rural, però el seu valor es fa tangible quan permet millorar els serveis, generar activitat econòmica i ampliar les oportunitats de les persones que viuen al territori. Per si soles són necessàries però no són suficients.

Llavors, Breument, què és i2cat? i2cat és un centre de recerca i innovació en tecnologies digitals avançades i la nostra funció és generar coneixement, desenvolupar tecnologia i facilitar que aquestes capacitats es converteixin en solucions útils per a les administracions, les empreses i la ciutadania. Treballem en àmbits com les xarxes de comunicacions del futur, la intel·ligència artificial, la ciberseguretat i les comunicacions per satèl·lit i el nostre repte és acostar aquestes capacitats a les necessitats del país i fer-ho d'una manera territorialment equilibrada, i participem en la comissió motora de l'Agenda Rural al costat d'Arca i els altres implicats aportant, doncs, precisament aquesta expertesa i és des d'aquesta perspectiva que voldríem compartir una valoració dels avenços i algunes prioritats de futur.

En primer lloc, volem reconèixer l'esforç de desplegament de fibra òptica pública impulsat per la Generalitat a través de la Secretaria de Telecomunicacions i Transformació Digital. Les dades publicades l'agost del 2025, que són les darreres dades públiques, indiquen que la xarxa havia arribat als 7.454 quilòmetres i que 684 municipis disposaven d'un punt d'accés. És un progrés molt significatiu. Ara bé, a mesura que la infraestructura arriba al territori, cal assegurar que es tradueixi en connexions efectives i de qualitat per les persones i les empreses. L'Agenda Rural ja reclamava arribar també als nuclis disseminats i a les masies, i aquest repte continua vigent i requereix una millor coordinació entre la xarxa pública i els operadors privats.

En aquest sentit, també valorem positivament la iniciativa XCAT Connecta, que preveu connectar més de sis mil seus públiques a la xarxa de fibra òptica, connectar escoles, centres sanitaris, comissaries i altres equipaments. És un pas important, però el potencial d'aquesta actuació va més enllà de disposar de la fibra. Ha de permetre que les administracions col·laborin, que comparteixin dades amb seguretat, que ofereixin millors serveis adaptats a les necessitats de cada territori. I per això proposem que en el seguiment del Repte 3 també s'afegeixin els indicadors. A banda dels indicadors de cobertura i desplegament, també avaluem la qualitat, la continuïtat del servei i els usos que aquestes xarxes fan possible.

Aquí és on voldríem situar la contribució d'i2cat. Nosaltres, per si després volen fer les preguntes, no som responsables del desplegament de les infraestructures. La nostra aportació és investigar com han de funcionar aquestes xarxes perquè responguin a necessitats reals. I això és important, perquè no tots els serveis necessiten el mateix. Un sensor que mesura la humitat d'un camp, per exemple, amb què periòdicament puguis enviar les dades de tant en tant, és suficient. En canvi, si estem parlant d'una comunicació d'emergències, necessita que estigui disponible en el moment en què es produeix l'emergència. La cobertura s'ha d'acompanyar de les necessitats que tenen cadascun dels serveis que anem posant en marxa.

Aleshores, la mateixa Agenda Rural ja identificava la necessitat de complementar la fibra amb altres tecnologies.

Fitxer 9

És cert que nosaltres ja vam incidir en aquest fet, perquè la fibra òptica realment no pot arribar a tot arreu, ni ha d'arribar a tot arreu. O sigui, podem connectar un poble i continuar necessitant solucions per una explotació agrària remota o per un refugi de muntanya o per unes instal·lacions crítiques que estan allunyades del nucli habitat. Aleshores, per això nosaltres estem investigant i treballant en com combinar les xarxes terrestres, la fibra, les xarxes mòbils, les xarxes de sensors de baix consum amb les comunicacions per satèl·lit que permeten arribar a aquests punts remots, precisament. La idea és que es complementin i puguem triar la combinació més adequada a cada necessitat amb criteris de cobertura, de cost i de fiabilitat.

En aquest sentit, crec que és rellevant mencionar l'estratègia Catalunya Espai 2030, impulsada per la Secretaria de Polítiques Digitals, que obre tres àmbits d'oportunitats pel món rural. Per una banda, l'observació de la terra per gestionar temes, per exemple, d'aigua i seguir l'estat de cultius. Les dades especials per fer seguiment d'infraestructures i prevenir riscos. I les comunicacions per connectar zones remotes. Cal posar aquestes capacitats i recursos al servei de les necessitats del territori.

Hi ha, a més, una qüestió que no podem obviar. La capacitat de decidir sobre unes comunicacions cada vegada més essencials. No podem permetre que els territoris més difícils de connectar acabin depenent exclusivament d'un únic proveïdor privat no europeu. Necessitem alternatives i garanties de continuïtat. Aquest és també el sentit de traslladar al món rural els principis de l'Estratec, que és l'estratègia d'autonomia tecnològica de la Generalitat. Que un servei públic essencial disposi de comunicacions fiables i alternatives en cas d'incidència, també, en el món rural.

Volia compartir una experiència concreta que hem fet al Pirineu, que és el treball amb la missió Minairó, que és un dels satèl·lits que tenim en òrbita, que ens ha permès provar com els sensors connectats per satèl·lit poden ajudar a gestionar els accessos i la mobilitat a la vall de Boí i el Parc Nacional d'Aigüestortes. És un projecte que hem fet en col·laboració amb l'IDAPA, l'Ajuntament de la vall de Boí i el Parc Nacional d'Aigüestortes i és una experiència que il·lustra una idea rellevant per l'Agenda Rural. Una necessitat del territori pot esdevenir, també, una oportunitat per desenvolupar tecnologia avançada des del mateix territori.

La següent qüestió és com aconseguim que aquesta connectivitat es tradueixi en oportunitats per les persones que viuen al territori. La capacitat és indispensable. Programes, com Més Digitals, impulsats per la Secretaria de Polítiques Digitals hi contribueixen. I des d'iccat també hi aportem coneixement en intel·ligència artificial, ciberseguretat i acompanyament de les persones en l'entorn digital. També cal que les petites empreses i les administracions locals tinguin assessorament i suport per adoptar totes aquestes noves solucions.

Però hi ha una qüestió de fons que hem de tenir en compte. El Baròmetre del sector tecnològic a Catalunya, el 2026, que va publicar el CTecno, assenyala que la província de Barcelona concentra el 92,1 per cent dels llocs de treball de l'àmbit TIC. I crec que aquesta dada ens interpel·la quan parlem de cohesió territorial i d'Agenda Rural. La connectivitat facilita el teletreball, però la nostra ambició crec que ha de ser més àmplia, que al món rural també s'ha de poder generar tecnologia, innovació, empresa i ocupació qualificada.

De fet, l'Agenda Rural ja planteja facilitar l'arrelament i el retorn dels joves, atraure talent i diversificar l'economia també a través del sector tecnològic. I volem contribuir a fer que els joves que vulguin quedar-se o tornar-hi puguin desenvolupar-hi una trajectòria professional en aquest àmbit, i per això la connectivitat és bàsica, però no és suficient. La gestió de l'aigua, l'agricultura, l'energia poden generar demanda de noves solucions i oportunitats professionals. Perquè això passi, hem de connectar aquestes necessitats físicament, però també amb les capacitats de recerca, d'innovació, el coneixement, l'acompanyament i els projectes que han d'ajudar a fer-ho realitat.

Voldríem posar en valor una experiència que ens mostra com avançar en aquesta direcció. Mitjançant el programa d'àrees digitals i GovTech, amb el suport de les secretaries de Polítiques Digitals i de Telecomunicacions i Transformació Digital de la Generalitat, hem construït relacions de treball amb administracions, empreses i agents locals. I la manera que nosaltres treballem té cinc passos, que poden semblar molt obvis, però primer escoltem les necessitats, segon definim el conjuntament del repte i entrem amb tot detall, connectem els agents que poden aportar el coneixement i les solucions, fem una prova pilot i acompanyem després el pas a

l'adopció i a l'escalat d'aquestes solucions. És important no només quedar-nos en la fase de demostració, sinó també en l'escalat d'aquestes solucions.

I per fer això treballem al territori amb agents, amb diferents agents, i m'agradaria posar alguns exemples, a part del que he comentat de la Vall de Boí. A l'Aran, amb el Consell General d'Aran, explorem solucions de logística amb drons per donar resposta a les dificultats d'accés als entorns de muntanya. A Ponent, amb la Cambra de Comerç de Lleida treballem amb sensors de comunicacions per satèl·lit per millorar la gestió de l'aigua a les comunitats de regants. Tinc diversos exemples, però crec que se m'acaba el temps, per tant...

Aquí tenim alguns altres exemples..., llavors, aquestes experiències ens permeten plantejar com avançar en la següent etapa de l'Agenda Rural. Ja hem identificat les necessitats i disposem de models de col·laboració. Ara cal donar continuïtat a les solucions que funcionin, facilitant l'adopció i fer possible que arribin a altres territoris perquè aquesta connectivitat tingui sentit. Per això creiem que les estratègies digitals del Govern han d'incorporar explícitament les necessitats i oportunitats del món rural i que el seguiment de l'agenda ha de valorar quins serveis han millorat i quina activitat econòmica i quines opcions hem contribuït a generar.

Presidenta, diputades, diputats, hem de continuar desplegant la connectivitat i hem d'arribar allà on encara no arribem. Hem de garantir connexions de qualitat i amb alternatives quan alguna cosa falla i hem d'aconseguir que aquesta infraestructura obri noves oportunitats al territori. Aquest és també el sentit de treballar el món rural des de l'Estrateg. *(Veus fons. La compareixent riu.)* Per acabar, volem que el món rural no sigui només receptor de tecnologia sinó protagonista de la seva definició, del seu desenvolupament i de les oportunitats que genera.

Moltes gràcies.

La presidenta

Moltes gràcies a la senyora Rosa Paradell. I ara passarem al tercer dels ponents en aquest bloc, el senyor Arnau Comajoan, com a vocal de l'Ajuntament de l'Associació per la Promoció del Transport Públic.

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

Arnau Comajoan (vocal de l'ajunta de l'Associació per la Promoció del Transport Públic)

Bona tarda a tothom i gràcies per donar-nos l'oportunitat de comparèixer a la comissió. L'Associació per la Promoció del Transport Públic, la PTP, per qui no ens conegui, som una entitat fundada l'any 93, que reivindica i treballa per un millor transport públic a Catalunya. Jo, en concret, també formo part de la delegació de l'entitat a Osona i al Lluçanès i per això veuran que diversos exemples que posaré són d'aquesta zona i he estat participant al grup de treball promogut per l'Arca, a qui agraïm la iniciativa i la feina i també a la Comissió Motora de l'Agenda Rural.

Ens han citat per fer el seguiment de les accions de l'Agenda Rural en relació amb la mobilitat. En aquest punt sempre volem recordar la importància del transport públic per garantir el dret a l'accessibilitat que és un dret universal amb el qual tothom ha de poder accedir als diversos serveis bàsics per cobrir les seves necessitats de forma autònoma que tant també s'ha de garantir els entorns rurals perquè aquests al capdavant puguin ser habitables. I el transport públic és una eina per fer que aquest dret realment sigui universal trencant barreres de capacitats, d'edat, de gènere, de poder adquisitiu i de classe, en el fons, perquè malgrat l'alta dependència del cotxe que hi ha a la Catalunya rural, no hem d'oblidar que allà també hi ha gent que no en pot disposar, a banda que, com saben, el transport públic és una manera ecològica i saludable de moure's.

Entrant més en matèria, volem destacar el que diu l'Estatut de Municipis Rurals aprovat fa poc més d'un any en matèria de transport públic. L'apartat 3 de l'article 56 estableix que la Generalitat ha de garantir que els usuaris de municipis rurals tinguin, i això és el que destaquem, uns estàndards mínims d'oferta de transport públic que permetin fer viables i competitius amb el vehicle privat, els desplaçaments, la mobilitat quotidiana del conjunt de la comarca o de l'àmbit funcional en què s'agrupin els altres serveis bàsics i els principals centres d'atracció de desplaçaments. I en aquest punt, cal dir que aquest redactat té el seu origen en una al·legació que vam fer el PTP en l'avantprojecte de llei, que no va ser acceptada en el seu moment però

que sí que finalment es va incorporant al text en el tràmit parlamentari, en aquest cas gràcies a l'esmena de la CUP que abans s'ha esmentat.

I volem fer notar que el redactat del projecte de llei tan sols feia referència a establir transports a demanda, i això ens dona peu a explicar el que és sovint el transport a demanda, el que cal sol·licitar perquè el bus circuli, s'ha associat darrerament com la manera de fer arribar el transport públic a les zones rurals, i efectivament és un mecanisme més, però no és ni l'única solució, ni tampoc sempre és la més adequada, i a vegades fins i tot sembla que s'hi aposti com si fos una mena de moda o com si havent implementat transport a la demanda ja ho fos tot i aquell territori ja pogués estar cobert.

A banda que l'estalvi econòmic implica quan un bus de demanda no circula és d'aproximadament un trenta per cent dels costos corresponent als costos quilomètrics com el combustible, mentre que el setanta per cent dels costos, els horaris, com les hores de conducció, evidentment cal pagar-les igualment. Per això destaquem que el que cal garantir és aquest estàndard mínim per fer que el transport públic sigui realment una alternativa al vehicle privat en la mobilitat quotidiana i el transport a demanda evidentment ha d'estar al servei d'aquest objectiu. Idealment caldria tendir un model de xarxa de bus i tren cadenciada, que estigui orientada a augmentar l'ús del transport públic amb freqüències regulars, amb hora de pas els mateixos minuts de cada hora en cada parada, cada quinze, trenta, seixanta, cent vint minuts, fins a l'estàndard mínim que s'acabi definint, pot ser d'unes tres, cinc expedicions al dia, per exemple.

Això no és cap ocurrència, és al final com està organitzat a llocs com Suïssa, i no és pas tendir a un model que tendeixi a minimitzar l'oferta de transport públic per voler-se ajustar excessivament a una demanda que pot ser escassa a dia d'avui amb l'oferta que hi ha. També dir que els serveis de transport públic a les zones rurals no deixen de ser un dels nivells d'oferta amb què caldria organitzar la xarxa de transport a tot el país, de forma fractal que se'n diu. En aquest mapa, que és un dels estudis generats entre l'Arca i la UPC en aquest cas, per exemple, es classifiquen les comarques en grups segons els diversos tipus de serveis que haurien de tenir en funció de la població, densitat de població, entre d'altres, des del clic.cat transport a

demanda, en què la Generalitat l'anomena, fins a les línies exprés.cat però amb tot el ventall de grisos que hi ha entremig, les línies convencionals que al final articulen les comarques i les comuniquen entre si, que sovint queden fora del focus i per exemple, no tenen cap marca pròpia.

Per posar-los un exemple de com fer això, és interessant l'estudi realitzat pel Consell Comarcal d'Osona a partir d'un projecte europeu, urbac.eu, Beyond the Urban en el què com a entitat també hi va participar i on també hi va estar el Departament, que quantifica la implementació d'aquest model cadenciat de bus, amb una millora substancial, especialment a les zones rurals, amb un augment d'uns 10 milions d'euros anuals a Osona, i aquí en poden veure els números. Això, si ho intentem extrapol·lar al conjunt de comarques no metropolitanes del país, ens resulta en l'ordre d'uns 200 milions d'euros l'any, que, efectivament, poden semblar molt, però és el que estimem que pot costar tenir una xarxa de transport públic que realment enxarxi el conjunt del país, des de les zones rurals fins a les connexions entre comarques.

I al final, doncs, cal reflexionar si estan fent inversions com la de 400 milions d'euros per allargar els ferrocarrils de Plaça Espanya a Gràcia per al capdavant estalviar un transbordament en metro a dins de Barcelona, mentre multitud de municipis rurals estan pràcticament desconnectats del transport públic, doncs bé, que llavors queden clares quines són les prioritats.

Tornant a l'Estatut de Municipis Rurals, abans s'ha esmentat, hi ha una comissió que treballa amb diversos elements per definir i aplicar aquests estàndards mínims que estableix la llei, com són, doncs això, la coordinació entre el conjunt de serveis de la xarxa, també un model tarifari integrat que no penalitzi la quantitat de quilòmetres recorreguts, que aquí entraré d'aquí un moment, i en la qüestió de la sinergies amb el transport escolar, que abans comentava el company de l'Arca i també s'ha comentat abans. En el que volem insistir és que les directrius del Departament d'Educació s'haurien d'alinejar amb aquesta política i no pas posar-hi pals a les rodes.

Com els deia, en el sistema tarifari hi ha coses a parlar, les zones tarifàries actuals no sempre responen als fluxos de la mobilitat quotidiana per la radialitat respecte a Barcelona amb què estan fetes, i això s'agreuja amb el fet que la T-16 estigui restringida a una sola zona, la del municipi on es viu, quan serveis com els centres

educatius a vegades estan en una zona diferent. Poden veure, per exemple, com el Moianès està partit en tres zones tarifàries, un desplaçament de quinze quilòmetres de Castellterçol a l'Estany costa el mateix que un de seixanta-tres entre Castelldefels i Llinars. Ara bé, passar un model quilomètric pur com alguns cops s'ha proposat, doncs també implicaria problemes per a aquests municipis rurals més allunyats i cal tenir-ho present.

Tornant als temes d'estudi de la comissió, també esmentar que el transport de demanda pugui fer-se en vehicles de menys de nou places, que això abans també s'ha dit, i posar sobre la taula que es pugui crear un sistema públic de cotxe compartit, com també s'ha dit abans. Nosaltres proposem posar com a exemple el *Covoiturage*, implementat a Catalunya Nord i altres punts de l'Estat francès.

Més enllà d'això, en referència al Clic.cat del que abans la consellera també feia gala, dir que malauradament aquests serveis no sempre estan sent sinònim d'una oferta mínimament digna. Per exemple, a la línia entre Vilanova de Sau i Vic, a Osona, té tan sols dues expedicions per sentit en tota la setmana els dissabtes. Per tant, la marca Clic.cat pot estar bé com a element comunicatiu, però al darrere cal garantir...

Fitxer 10

un bon servei. En canvi, veiem com en altres casos, alguns serveis de demanda, idènticament digitalitzats i exitosos, no s'estan anomenant Clic.cat com el de Vic a Oló. Per tant, d'alguna manera, el nom no fa la cosa, i la cosa la fa un bon servei. I repetir allò d'abans, els entorns rurals no només necessiten el Clic.cat, sinó una millor xarxa estructurada a tots els nivells que, evidentment, cal planificar.

En aquest punt, també volem problematitzar una mica el fet que la Direcció General de Transports i Mobilitat estudia les comarques amb profunditat, com s'ha dit abans, però un cop cada quinze o vint anys encarregant aquest estudi. Pensem que el departament hauria de tenir més recursos propis per fer el seguiment i estudiar les millores de forma contínua i arreu, perquè sinó, el que acaba passant és la pràctica habitual d'anar tenint demandes concretes d'ajuntaments, sovint aïllades i també

sovint vehiculades a través dels operadors a qui, de facto, acaba recaient una funció de planificació que hauria d'exercir com a titular la Generalitat.

Tampoc cal passar per alt el recent allargament de les concessions del bus interurbà del 2028 fins al 2034, que per nosaltres ha estat una gerra d'aigua freda, perquè ajorna sis anys la millora substancial del sistema que s'esperava i que feia molts anys que se'ns anunciava pel 28 i, al capdavall, és fonamental substituir un model de les concessions actuals, que es remunten moltes a dècades enrere per superar disfuncions històriques. Potser sonaran els casos dels busos que passen un o dos cops l'any, com en el cas del bus de la Torre d'Oristà, al Lluçanès, que el 2015 fins i tot va sortir al *Times of London*, i després el que va passar és que cap bus ha passat mai més pel poble en els deu anys posteriors.

Una altra reflexió de molta actualitat és que el transport públic rural és el darrer damnificat dels problemes d'ordalies. Tothom sap que, per la manca de fiabilitat, que també s'ha dit abans, una part important de la demanda s'ha traspassat al bus, cosa que és enormement ineficient, perquè el paper del bus no hauria de ser substituir el tren, sinó complementar-lo, llavors arribant a tot arreu on no hi ha tren. I hem de reiterar amb això, són les zones rurals, i el que veiem és que s'acaben dedicant recursos a finançar els busos als llocs on hi ha Rodalies, mentre es podien estar dedicant en aquest transport rural.

I després, també per anar acabant i posar algunes notes positives i propositives, volem mostrar millores molt assequibles que poden marcar la diferència i denotar una mínima voluntat de millora, que són millores en informació, com els horaris estandarditzats que es poden trobar al web de l'ATM de Lleida. Això a la resta del país no hi és i estalvia la veritable gimcana que pot arribar a ser trobar un horari dels webs dels operadors. Al final, en uns entorns amb tan poc hàbit d'utilitzar el transport públic cal fer que la informació sobre el transport estigui a l'abast de tothom i fàcilment es conegui.

I una altra proposta interessant en informació són els mapes comarcals del transport públic, que des del PTP vam començar a promoure el 2013 fent un d'Osona, anys després el Consell Comarcal i l'Ajuntament de Vic van reeditar i penjar a totes les

marquesines, el Moianès també en disposa des de l'any passat però caldria que això fos una pràctica que impulsés la pròpia Generalitat arreu del país.

I per últim, també insistir en la importància de les parades de bus rurals que estiguin senyalitzades, amb les prestacions com banc per esperar, aquesta informació que dèiem, il·luminació, aparcament per bicis. Evidentment que sigui accessible, no només la parada, sinó tota la cadena del desplaçament, i el repte pendent de l'accés segur, ja que la normativa actual de carreteres ens no deixa fer passos de vianants fora de nucli urbà i això és un problema.

I dir i denunciar en aquest sentit que hi ha moltes parades sense cap tipus d'evidència de la seva existència. Ni pal, ni pintura, ni res i casos força insòlits, com el de la parada d'Oristà, on passa la línia a demanda 496 dos cops al dia, els horaris de l'operador, en aquest cas Sagalés, l'indiquen a la carretera de Vic, l'aplicació per demanar el servei a demanda l'indica al carrer de Vic número 9, la situa al mapa a la plaça Major, el cercador Mou-te l'ubica a la plaça Catalunya de l'Oristà. En cap d'aquests quatre llocs hi ha rastre d'aquesta parada i, a banda, sí que en el poble hi ha una marquesina en un lloc diferent d'aquests quatre, però on no hi ha cap informació. I aquí es preguntaran, on cal anar a esperar aquest bus?

Doncs bé jo, sabent que avui els anava a explicar el cas, vaig reservar el bus a demanda per anar a Oristà des de Prat de Lluçanès avui primera hora del matí, a veure on em deixava i que els ho pogués explicar ara i el resultat ha estat que el bus no ha ni arribat a passar, malgrat ser una línia per la qual ha calgut sol·licitar expressament que circuli, i això en el fons no deixa de ser un cas de tants, perquè no és l'únic que, al final, si els busos no passen ni quan se'ls demana, si les parades no se sap ni on són, el transport públic acaba sent invisible i això és el que caldria canviar per complet.

I *merci*, disculpeu pels dos minuts extra.

La presidenta

Gràcies al senyor Arnau Comajoan. En tot cas amb això tanquem la compareixença dels tres ponents i d'acord amb els tres ponents, les presentacions les farem arribar a tots els diputats i diputades perquè les puguin tornar a veure. I ara sí, passaríem a

les intervencions dels grups parlamentaris començant pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya i té la paraula el diputat Ignasi Prat.

Ignasi Prat i Sarri

Gràcies, presidenta membres de la Mesa; diputats, diputades. Benvinguts, senyora Paradell, senyor Trepal, senyor Comajoan, gràcies per vindre a aquesta comissió i exposar-nos el que ens han comentat. Però sí que faré una intervenció conjunta i llavors que cadascú s'agafi una mica el que consideri. Perquè jo entenc i entenem que una bona mobilitat al món rural és generar oportunitat i el transport a demanda ho és i clar, la meva primera pregunta que us faig és, què impedeix desplegar-ho de manera generalitzada, perquè han parlat que pot ser la cobertura, tenir una mica de cobertura, de connectivitats, però estem incrementant amb fibra òptica el tema de la connectivitat híbrida, que ens has traslladat.

Però hi ha alguna cosa més, creieu que hi ha alguna cosa més a part d'això? i si veieu viable que hi pugui haver només una única plataforma digital que integrés serveis de bus, transport a demanda ferrocarrils o altres alternatives que poguéssiu considerar. Tenim aquesta experiència pilot que ens has traslladat de la Vall de Boí com està actualment, quins resultats està tenint? Perquè la mobilitat intel·ligent per implementar-la a Catalunya, doncs crec que és una bona eina i això seria molt interessant conèixer com es troba avui dia.

Hi ha una qüestió també que ens interessa molt, que és la connexió a les capitals de comarca, És una cosa que acabo de traslladar a la consellera, que considerem que és essencial perquè és clar, si volem una mobilitat rural de qualitat, els municipis rurals han de tenir, sobretot possibilitats, més confiança. I amb mobilitat, si volem una vertebració territorial de qualitat, hem de començar a donar aquesta connectivitat com déu mana. Per tant, tenen pendent alguna proposta immediata per millorar aquestes connexions a les capitals de comarca? Perquè és realment rellevant. Les actuacions de mobilitat previstes a l'Agenda Rural s'han executat realment? Creieu que s'han executat realment aquestes actuacions de mobilitat?

Llavors hi ha una altra qüestió, que és el sistema de transport públic actual, que no garanteix que el món rural pugui sentir-se amb igualtat de condicions que el metropolità, com ho heu traslladat una mica. Se creu en un model específic per al

món rural, independentment del nombre d'habitants de cada municipi? I de les cinquanta propostes que heu planificat, que heu plantejat del grup de treball de mobilitat rural, quines teniu identificades com a prioritat per executar-les el pròxim any, per exemple, per no estar constantment analitzant, doncs cap al 2030 plantejem això, cap al 2029..., m'agradaria tenir una concreció una mica més clara de com està la situació i si realment teniu coses prioritàries que podem solucionar al més aviat possible.

I, per últim, voldria traslladar una última qüestió. Que si el Parlament hagués d'impulsar tres mesures concretes per millorar la mobilitat rural sense esperar grans horitzons, quines proposarien?

Res més, moltes gràcies.

La presidenta

Moltes gràcies, diputat. Passem ara el torn al Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula la diputada Montse Bergés.

Montse Bergés i Saura

Moltes gràcies, presidenta. I gràcies també senyor Trepat, senyora Paradell i senyor Comajoan. La veritat és que ens heu donat moltíssima informació i bé una mica de valoració de tot el que esteu dient i agrair també aquesta feina que esteu fent des de la Comissió Motora, que van empenyent a que les accions puguin dur-se d'una manera més ràpida o amb més eficiència.

Una mica als tres, jo crec que un dels temes més importants i que ho vam dir segurament quan se va crear aquesta comissió de seguiment, era justament fer el seguiment o que hi haguessin indicadors que realment ens puguin ajudar, perquè ara hau posat exemples, de, podem dir que hi ha dos-cents mil usuaris del Clic.cat, però on, com, funciona, no funciona? I potser ens falta tenir aquesta..., tocar-ho d'aquesta manera. I això ho lligo amb les experiències que ha comentat la senyora Paradell, de proves que estan funcionant i que jo crec que en aquest moment ja hi ha moltes iniciatives interessants que estan funcionant –i m'agradaria, no avui a la comissió però sinó que, o que ens utilitzeu com a grup parlamentari o que a través de les reunions que ja teniu en les comissions que es van creant–, de poder donar

un impuls a replicar aquestes experiències que ja estan funcionant que, en cada en cada sessió, segons el repte que fem ja en van sortint. Llavors penso que seria interessant –o com ho veieu–, de poder fer aquest recull de les coses que estan funcionant i forçar, accelerar una mica per replicar-les, perquè sinó, van passant els anys i sembla que anem molt a poc a poc.

Igual que hau dit també d'aquestes..., amb la Guia d'estratègies locals, que m'he apuntat que hi ha experiències amb taules de mobilitat més petites, com la Vall del Corb o així, doncs potser també és una...

Després, quan s'està fent el Pla de xoc aquí al Govern, arriben a aquestes mesures? És a dir, de quina manera enllacem el que està passant a nivell local amb les decisions que es prenen més a nivell de Govern o en les que puguem fer des de la pota de la governança des del Parlament?

Amb l'i2cat, el tema d'aquesta diferència entre lo que és una fibra i els satèl·lits m'agradaria, no sé, jo tinc la sensació que moltes vegades quan estem parlant de digitalitzar el món agrari, que normalment són accions que estan, activitats que estan al món rural i que després te diuen, però si no tenim cobertura o no arriba, com ho veieu i de quina manera això també es podria impulsar, aquesta connectivitat híbrida? I després, també si sabeu amb els operadors, que els costa més, és a dir, quan el Govern porta el punt d'accés i no acaba arribant on ha d'arribar, quines experiències o quines propostes podríeu tenir, que podrien ser obligar que si entres en un lloc on hi ha molts usuaris, que compensis amb altres llocs on potser el negoci no hi ha tants contractes a fer, no sé si això també ho esteu mirant.

L'escolta local, ho heu dit tots, jo crec que és clau i potser aquí sí que, de quina manera també si us podem ajudar, si ens podeu fer també demandes a nosaltres a part de les preguntes que us fem, de quina manera podem, en coses que estiguin més encallades, que puguem accelerar-les amb aquesta escolta local i que arribi directament amb una acció que es pugui traduir, una acció que puguem traduir o forçar i demanar que el Govern l'executi.

I amb el tema del transport, que jo crec que hi ha coses molt complicades com pugui ser fer totes les obres de millora que s'han de fer a la xarxa ferroviària, que no es farà en dos dies, però que després també hi ha coses molt fàcils. Que la xarxa que

hi és podria donar un millor servei, com en l'exemple que heu posat de la informació, no només amb els trens que estan fallant les pantalles, vull dir, que ja no saps ni a quina hora passarà, sinó amb què no hi hagi una dignificació de les parades, que aquesta dificultat que no hi ha ni llum i que, evidentment, no es pugui utilitzar.

Llavors això, tot i que és una demanda que nosaltres també fem, que es vagi revisant, si hi ha algun pla crec que vosaltres ja heu dit que també teniu –o, com a mínim, quan puguem consultar tot l'informe que ens hau presentat–, on hi ha molta informació, que podem també aprofitar per fer arribar al Govern la millora de la informació.

I sobre el transport escolar –i acabo amb això–, i el post obligatori, perquè a part de les connexions comarcals amb la capital de comarca, que és molt important, hi ha temes com, per exemple, que hi pugui haver un cicle formatiu de grau superior, que és l'únic que es fa a Catalunya en un municipi rural, i que no hi arribi cap tipus de transport públic. Per tant, aquesta també crec que és un..., es pot solucionar de manera fàcil, perquè amb la renovació o amb aquest Pla de xoc pots obligar també que els operadors puguin donar aquest servei.

I hi hauria més preguntes però ja anirem..., ja els les farem arribar.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputada. Seguim el torn dels grups parlamentaris i és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyora presidenta. I gràcies a tots tres compareixents per la seva intervenció. Ens heu parlat de molts temes, de moltes qüestions. I jo, el que faré, intentaré fer algunes preguntes concretes que no hagin fet la resta de grups que ja han intervingut. En concret, en primer lloc el senyor Trepas, com a representant d'Arca, d'Iniciatives Rurals, volia fer algunes preguntes. En primer lloc, senyor Trepas, quines són les principals actuacions de l'Agenda Rural que encara considera vostè que no s'estan traduint en resultats tangibles pels municipis? Vostè n'ha posat alguns exemples, però voldria que poguéssiu concretar-ho una mica més.

Fitxer 11

També, quines mesures considera prioritàries per, per exemple, facilitar el relleu generacional i també per crear oportunitats laborals estables pels joves? En tercer lloc, senyor Trepas, què creu vostè que hauria de canviar en el finançament i en l'assistència tècnica als ajuntaments petits perquè puguin executar aquests projectes sense que quedin moltes vegades atrapats en la burocràcia que malauradament hi ha en aquests moments? I agrair-li la feina que fan i la intervenció que avui ens ha fet.

En segon lloc, senyora Paradell, li volíem fer també algunes preguntes concretes. Ja li hem traslladat també a la consellera la intervenció anterior, perquè ens preocupa que les polítiques de digitalització no arribin amb la mateixa eficàcia a tots els territoris. No n'hi ha prou amb anunciar projectes innovadors o disposar de mapes de cobertura, sinó que cal garantir que la connexió sigui estable, ràpida i accessible també en els nuclis dispersos. I, en aquest sentit, senyora Paradell, li volíem concretar algunes qüestions. Sobre, per exemple, les principals mancances de cobertura digital que han identificat vostès en el món rural, i quins terminis consideren realistes, si més no, per poder resoldre-les.

En segon lloc, també, quins són els resultats concrets que han obtingut els projectes de connectivitat rural i com s'està ajudant els petits empresaris agricultors, autònoms, a incorporar justament aquestes tecnologies en el seu dia a dia. Com poden garantir que la digitalització dels serveis públics no deixi enrere la gent gran o les persones amb menys competències digitals?

I, en darrer lloc, el senyor Comajuan com a representant de l'Associació per la Promoció del Transport Públic li volíem també fer preguntes concretes, preguntes molt directes que és, en primer lloc, quines consideren que són les principals mancances del transport públic rural a Catalunya i quines actuacions haurien de tenir prioritat, això sé que vostè d'alguna manera ja ho ha abordat en la seva intervenció, però si ens ho poguéu concretar una mica més. Com s'hauria de reforçar també aquest transport a demanda perquè permeti anar a treballar, estudiar, visitar..., una

visita al metge amb horaris útils i sistemes de reserva accessibles per tothom? La consellera n'ha fet referència, però volia saber també la seva opinió.

Quins compromisos concrets hauria d'assumir el Govern per millorar les freqüències, coordinar autobusos i trens i garantir sobretot aquestes connexions efectives entre els municipis rurals i els serveis comarcals que, moltes vegades són els que donen aquest servei? I, per tant, entenem que, com a conclusió final, combatre el despoblament també significa garantir la mobilitat perquè una persona ha de poder continuar vivint en el seu poble sense haver de renunciar ni a una feina, ni a una formació, ni tampoc a una possible atenció sanitària per manca de transport.

Sense més, agrair un cop més a tots tres la seva intervenció

La presidenta

Gràcies, diputada. Passem ara el torn al Grup Parlamentari de VOX, té la paraula el diputat Rafel Villatranca

Rafael Villafranca Mercé

Gràcies, presidenta. En primer lloc agrair les tres intervencions i les compareixences avui davant aquesta comissió. Referent al tema de transport ja hem parlat abans, ha intervingut la consellera i hem parlat del transport públic i les qüestions que s'han exposat aquí. Considerem que és un tema essencial perquè el transport és un element prioritari per evitar l'èxode rural, l'abandonament del món rural i precisament també del camp. És un element que, a més, és el que permet la connexió amb altres poblacions i que puguin rebre les prestacions assistencials sanitàries, docents, i que és el que garanteix la viabilitat i la possibilitat d'una vida..., millorar la vida d'aquestes terres rurals.

S'ha concretat també que això depèn també de la circumstància de cada cas concret, dels termes municipals i la proximitat que pot tenir dins altres nuclis urbans que puguin prestar aquests serveis i la necessitat especial d'una atenció quan el transport escolar de les persones, bé, dels nens i de la gent gran que té problemes de mobilitat. Nosaltres considerem que les connexions intermodals, com també s'ha donat a entendre, són les més viables i permet també una combinació, però és necessari que aquestes combinacions intermodals de transport públic i de

ferrocarrils siguin no només suficients, sinó també eficients, que hi hagi una compatibilitat horària perquè se pugui agafar l'autobús i després la possibilitat d'agafar el tren o al revés, no viceversa.

Ja dient això, quant a la Fundació i2cat, jo volia fer bé, està clar que la vostra Fundació té projecte de transformació del món rural a Catalunya mitjançant tecnologies avançades per tal de combatre la despoblació, que és el gran tema que preocupa el món rural, l'èxode rural del camp a la ciutat, reduir la bretxa digital de la que tant es parla i dinamitzar l'economia del món rural i local.

En tema de connectivitat i infraestructures, l'aplicació d'aquestes noves tecnologies per tal de millorar l'agricultura, la mobilitat intel·ligent, la sostenibilitat del transport, la telemedicina i assistència sanitària en llocs rurals amagats o complicats d'accedir, considerem que queda molt per fer, sou també vosaltres molt conscients del tema i tot i que és una eina essencial ja que la gent abandona aquest món rural, heu dit que vosaltres sou tècnics, no sou responsables d'aquestes infraestructures. La clau entenem que es poden gaudir de més recursos, no tan sols tecnològics, sinó també humans i materials.

La pregunta és, si podeu fer-nos cinc cèntims de quina és la vostra valoració i expectativa de poder millorar, almenys en un percentatge important, aquesta situació del món rural amb aquests problemes que pateixen pràcticament de desconexió en comparació amb les ciutats.

I heu parlat també de fibra òptica. Què passa en aquests pobles on la cobertura pràcticament ni arriba, quina previsió i quina inversió preveu que es pot fer per solucionar aquests pobles que estan completament aïllats del món urbà, inclús els pobles, els nuclis que estan lluny de la seva situació, normalment perquè són pobles que estan a l'Alt Pirineu o en zones allunyades o amb mala comunicació de carreteres o de camins. Les noves tecnologies, la intel·ligència artificial, suposa un nou paradigma en la forma de produir, està claríssim. Aleshores considero que és exigent que els agricultors ramaders amb aquest tema s'han d'adaptar per garantir la seva viabilitat de les explotacions.

També sé que hi havia un projecte d'utilització de drons per tal d'oferir serveis comunitaris i eines per tal que la pagesia i l'agricultor millorin les seves explotacions.

Vosaltres, si em podíeu informar sobre aquest projecte si existeix o no existeix, m'han informat que s'està utilitzant cada vegada més amb aquestes noves tecnologies amb aquest nou paradigma de produir.

I heu parlat també del tema de la mobilitat. A l'Alt Pirineu concretament, hi havia un pla pilot de la Vall de Boí per tal de millorar la seguretat vial, l'afluència de vehicles en els entorns d'alta muntanya i parcs naturals. Quina és la situació en què es troba aquest pla pilot i també quines dificultats més importants hi ha, com pot ser, per exemple, l'accés per carreteres o camins per aplicar aquest pla.

I referent al tema de l'Associació d'Iniciatives Rurals l'Arca, dins dels vostres objectius figura el de dinamitzar el món rural, com heu donat a entendre, i facilitar a les persones que viuen i treballen al camp que puguin tenir millor qualitat de vida i noves oportunitats, tant al món rural pròpiament dit, les poblacions, com al camp. Entenem que un dels grans obstacles que té el sector primari és precisament l'excessiva burocràcia, fins a l'extrem que hi ha moltes ocasions que els nostres pagesos, ramaders o agricultors estan més hores omplint formularis que treballant la terra.

La pregunta que us vull fer és si, donat que això afecta sens dubte la viabilitat del sector, perquè amb aquesta maquinària burocràtica consumeix temps, diners i rendibilitat, si vosaltres dins d'aquestes iniciatives teniu com una de les prioritats la desregularització en el sector primari.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Passarà el torn, donat que no hi ha el Grup Parlamentari de Comuns, seria el torn del diputat Dani Cornellà, de la Candidatura d'Unitat Popular.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, bona tarda a tots tres i *merci* per la seva compareixença. Primer de tot els demanaria que si poguéssim fer, com la comissió aquesta és de seguiment del desplegament de les actuacions, com valoren en general, entenent que aquesta agenda ja fa uns anys que està aprovada, el desplegament en els àmbits que ens

han estat explicant cadascun de les seves entitats o en referència sigui a la mobilitat o sigui a la connectivitat, etcètera

Perquè, per exemple, ens ha explicat que ja estem a sis-cents vuitanta-quatre municipis que hi ha fibra òptica però bé, al final Catalunya té cap a nou-cents cinquanta municipis, bé, nou-cents quaranta-vuit comptant Medinyà. Per tant, si realment aquesta dada avança a poc a poc o avança ràpid, quina és –com veu–, la previsió que té el Departament per anar desenvolupant la fibra òptica o d'altres sistemes, com vostè ha dit, perquè no tot arreu ha d'arribar la fibra òptica.

O la problemàtica que, quan arriba la xarxa pública en un municipi, després no s'acaba desplegar per els interessos econòmics d'algunes de les empreses perquè no els surt mai prou a compte. És a dir, de quina manera s'hauria de fer per poder garantir que quan arriba aquesta xarxa es pugui desplegar, i no només al municipi, sinó als nuclis agregats que hi puguin haver o disseminats, o masies, etcètera, que és una gran problemàtica perquè després aquestes empreses intenten que assumeixi al cost les persones que, a sobre, ja tenen aquestes problemàtiques de no viure als centres dels municipis.

Referent a la mobilitat, ens ha parlat de cinquanta propostes per la millora de la mobilitat. En quin grau pensa que van avançant i quin compromís hi ha per part del Departament i de la Generalitat en l'actualitat per anar-les desplegant. Perquè el que sí que nosaltres veiem i critiquem sovint és que ens fa la sensació que hi ha un pressupost bastant il·limitat per depèn de quines infraestructures de mobilitat, com per exemple ara hi ha sobre la taula l'aeroport, o ampliar autopistes, o ampliar estacions d'alta velocitat amb noves estacions a prop dels aeroport. És a dir, tot pensat per la mobilitat dels turistes i d'això parlem d'uns quants milers de milions d'euros que s'hi destinaran.

I, en canvi després, quan vostè de la PTP ens diu, amb 200 milions podríem arreglar bastant la xarxa de busos interurbans per garantir que tot aquest entorn urbà i més enllà fins i tot, doncs tingui una xarxa amb les garanties que de fet ja diu la pròpia Agenda Rural o la Llei de l'Estatut dels Municipi Rurals, d'aquesta proximitat, de garantir la proximitat de més o menys a trenta minuts dels serveis bàsics. Per tant, no sé, ens fa la sensació que per depèn de què s'inverteixen molts diners però per

l'entorn rural es fan lleis, es fan agendes rurals, etcètera, però veiem com es triga molt i molt a desplegar-los i, en canvi, apareixen com, per exemple, el primer pla de xoc, que es van gastar 17 milions com ens ha explicat la consellera.

M'agradaria saber si saben més o menys d'aquests 17 milions quant ha anat a parar aquest entorn rural. I del nou Pla de xoc de 21 milions, si saben més o menys quin tant per cent s'ha desplegat i quin tant per cent va pel món rural, perquè això és molt indicatiu per nosaltres després de si hi ha una voluntat clara del Govern de desplegar el que avui estem fent aquí, que és el seguiment d'aquesta Agenda Rural.

I ens preocupen molts de temes que ens han anat explicant, perquè els veiem com a molt positius les propostes que posen damunt la taula com a persones expertes que són i a qui representen, però després veiem que s'avança molt poc i que els recursos que s'hi destinen no són suficients. I amb això no volem dir que s'arregli tot un dia per l'endemà, perquè sabem que això és difícil, però sí que veiem això, que constantment tots els diners van a parar a les àrees més poblades, que són la part més petita del nostre territori i, en canvi, la part més gran de Catalunya, que sí que és veritat que és la menys poblada, que és la rural, és on al final hi va parar menys inversió. *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)*

Perdó, i acabo, quan no funciona un tren de seguida es posen diners per posar més autobusos per suplir que els trens no funcionen, però això no veiem que passi al món rural en cap de les modalitats que ens han pogut explicar, sigui el transport a demanda o el cotxe compartit o les altres experiències que ens ha anat explicant la consellera.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. I ara, donat que no assisteix a la comissió la diputada del Grup Mixt, tancaríem aquest torn d'intervencions dels diferents diputats i diputades amb el Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar. Té la paraula el diputat Manel Ezquerria.

Manel Ezquerria Tomàs

Gràcies, presidenta. Bé, en primer lloc agrair a tots tres, a l'Arnau Comajoan, representant de l'Associació per la Promoció del Transport Públic; Eduard Trepà, de l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya, d'Arca, i la senyora Rosa Paradell, directora del sector públic de la Fundació i2cat. Felicitar-vos no només pel treball que estan realitzant en el seguiment del desenvolupament, sinó en la comissió motora que entenc que van participar a l'inici dels treballs per arribar a l'aprovació de l'Agenda Rural i d'allí va nàixer l'Estatut de Municipis Rurals.

Intentaré centralment en una pregunta per cadascun. Senyor Trepà, coincidim amb vostè, d'entrada...

Fitxer 12

Amb el que ha dit a l'inici, la mobilitat i la connectivitat, ho hem dit quan estava la consellera, és el repte més ambiciós, almenys en el món rural. En política en tenim altres com podria ser l'habitatge, però en el món rural aquest és fonamental. Vosaltres, que heu treballat molt en aquesta comissió motora des de l'inici coincideixo una mica amb el diputat Cornellà, quin grau de satisfacció hi veieu? Segurament falta molt per millorar, però quin grau de satisfacció veieu en aquests primers dos anys, pràcticament, de l'inici de l'aprovament de l'Estatut de Municipis Rurals.

I de les cinquanta propostes que ens hau dit, segur que en teniu de..., ho hau enumerat, de prioritàries, però m'atreviria a intentar preguntar-vos quin top 3 ficàrieu per arribar a aquest objectiu principal de l'article 56, de que tots els serveis bàsics estiguin a menys de trenta minuts, si teniu detectades allò, posar el focus en tres, quatre, més importants, no?

Pel que fa a la senyora Paradell, si ens podria intentar explicar una mica més..., hem treballat en l'avaluació de la cobertura o ho tenen detectat o que el Govern hauria de treballar en aquesta avaluació de la cobertura, etcètera, no sé ben bé, que no ho he entès, a veure si podria ampliar-nos una mica més. I també la connectivitat satel·litària que ha explicat, quines aplicacions o si ens podria donar algun exemple, perquè és molt important si volem arrelar persones al territori, sobretot en aquest territori que és molt agrari i ramader. Avui en dia estan innovant, estan implantant

noves tecnologies totes les explotacions ramaderes i les agràries, també, com podria ser control del rec, control de les temperatures antigelada, control amb alarmes tècniques a les explotacions ramaderes que, és clar, pots tindre unes alarmes tècniques de temperatura, d'humitat, de falta de ventilació, de falta de subministrament elèctric, i resulta que en algun moment s'hi puguin quedar sense cobertura. És un handicap molt gran que tenen aquests territoris més apartats o falta de cobertura, si ens podria ampliar una mica més sobre aquest tema.

Al final el que ha dit, molt interessant, no sé ben bé com ho ha dit, que hem de ser els protagonistes des del món rural. Jo crec que sí, que hem de poder ser els protagonistes d'aquesta connectivitat. I encara que ens sembli una mica una paradoxa potser des del món més urbà que puguem estar orgullosos d'això, però jo crec que sí que hem de treballar que totes les dificultats hem de ser un exemple d'aquesta connectivitat. Falta molt, però ho hem d'intentar.

I el senyor Arnau Comajoan ha parlat del transport a demanda, que està molt bé però que s'hauria de complementar amb el transport públic o augmentar les freqüències. Clar, aquí el que ens trobem potser és una dificultat que hi ha, per la baixa densitat d'algunes comarques augmentar les freqüències ens trobem també amb el repte encara més monumental, perquè hi ha molts horaris. Per un costat és una pena que només passi un bus al matí i un altre a la tarda i, per l'altra, com ho podem fer per a que aquest transport públic tingui uns horaris que es pugui adaptar més als seus veïns i veïnes d'aquests municipis més petits o amb menys densitat de població per a que hi hagi més freqüències. És difícil. A veure, amb recursos tot s'arregla, però sabem que els recursos són limitats.

Després també li voldria fer una pregunta. Si han estat estudiant o han tingut la reivindicació des d'algun sector, perquè a nosaltres ens ha arribat, segurament a tots els grups parlamentaris, el que es troben en algunes comarques amb municipis petits també, que no hi ha aquestes freqüències que pot trobar els joves que estudien en àrees metropolitanes, que voldrien pujar al bus dels escolars que van a obligatoris i són de postobligatori, de batxillerat, i potser un germà que fa tercer d'ESO pot pujar al bus i el que està fent primer de batxillerat no. Això també és un handicap per les

famílies i per la conciliació laboral, perquè algun, el pare o la mare han de deixar o anar més tard a treballar perquè han de portar el seu fill que està fent batxillerat.

(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.) Però és que –acabo presidenta–, és una pena perquè potser aquell bus passa en aquella hora només per als de escolar obligatori i el germà que està fent batxillerat, per exemple, o un grau, no pot pujar en aquell bus. Si ho han detectat els hi han fet arribar, d'acord?

Ja està. Agraïm ja per anticipat les seves respostes.

Motes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. I ara, un cop tancades les intervencions dels diferents grups parlamentaris, tornaríem la paraula als compareixents, al senyor Eduard Trepà, com a gerent adjunt de l'Associació d'Iniciatives Rurals de Catalunya, la senyora Rosa Paradell, la directora d'innovació del sector públic de la Fundació i2cat, i el senyor Arnau Comajoan, com a vocal de l'Associació per la Promoció del Transport Públic. Si els hi sembla, fem el mateix ordre d'abans. Aquest cop tindran reduït a cinc minuts, a intentar respondre i fer les aportacions als diferents grups.

Gràcies.

Eduard Trepà (gerent adjunt Arca)

Molt bé, gràcies. I què difícil que ens ho hau posat, perquè no són preguntes pas fàcils de respondre. Intento anar una mica per ordre i al final la de valoració, com ho han fet diversos grups doncs la faig al final de tot, perquè sinó aniré repetint tota l'estona el mateix. Les que són molt específiques de transport públic les deixaré que respongui l'Arnau, jo dic la resposta ràpida i això.

Què impedeix desplegar el transport a la demanda de manera generalitzada ràpid? Jo crec que ara són recursos i voluntat política, jo crec que és això. Si una única plataforma que integri tota la informació és possible? Sí, i de fet, això és una demanda que hi ha a les cinquanta propostes i crec que s'està treballant en què això pugui passar, però és un tema urgent que jo crec que és una de les tres d'aquestes

top 3 que el nivell d'informació hauria de passar. Connexió amb les comarques, proposta immediata.

Jo crec que tenir la informació del mapa de serveis que ha comentat abans la consellera i la directora general ajudaria molt, perquè llavors és com canviar la mirada en això, què necessiten els habitants del món rural per connectar-se amb els serveis que ja tenen al món rural. Jo crec que aquesta mirada moltes vegades no hi és, és una mirada encara urbanocèntrica. Anem a connectar-los amb la urbanitat, perquè així accediran als serveis. Els serveis estan a les comarques, al món rural, i els seus municipis de cada comarca s'han de connectar amb la comarca per poder accedir a aquests serveis, per tant, és una altra de les prioritats que ja hi ha.

Les mesures per la mobilitat ja n'he dit dues, després al final en diré alguna altra. Tema dades. L'Observatori de Mobilitat està molt bé, però jo crec que amb la informació que tenim de les enquestes de mobilitat no tenim una visió global del que està passant a Catalunya, jo crec que en temes de mobilitat és imprescindible tenir-la i és una altra prioritat tenir dades globals, tenim dades parcials de diferents territoris no globals. Fer recull de bones experiències que funcionen també en temes de connectivitat amb la Fundació i2cat, a mi em sembla superbé i ho podem fer, ho podem recollir Arca, ho podem fer conjuntament a través de la Comissió Motora i no crec que hi hagi cap problema en això

Com podem elevar les propostes de les taules locals tipus Vall del Corb, Taula del Pirineu, Osona, etcètera? Doncs tenim la governança de l'Agenda Rural. Nosaltres intentem donar suport a aquestes taules territorials podem recollir aquesta informació i a través de la Comissió Interdepartamental fer-les arribar a la Generalitat, etcètera. Fer funcionar la roda de la governança de l'Agenda Rural jo crec que és una bona manera d'eleva aquestes propostes que venen des de territori.

Com ens pot ajudar el Parlament a l'escolta local? Crec que és molt interessant la pregunta aquesta. No sé si com a Parlament, com a institució, però sí que els diferents partits polítics amb els vostres representants als municipis rurals fer veure o fer que la mobilitat sigui un punt prioritari, sobretot ara que l'any que ve hi ha eleccions municipals, que en els programes electorals dels vostres representants als municipis rurals la mobilitat sigui una realitat i sigui important. I, a partir d'aquí podran

sortir grups locals que treballin la mobilitat, etcètera. Ja sé que només tinc cinc..., mare meva, és que heu fet moltes preguntes.

Mesures prioritàries pel relleu generacional. No és el tema d'avui, però hi ha la catifa vermella de la Generalitat, però el problema principal que hi ha per la nova pagesia que és d'origen no rural és l'accés a la terra i garantir i promoure l'accés a la terra jo crec que és una prioritat. Nosaltres tenim en marxa els espais test, que són una petita part del que pot passar per garantir l'accés a la terra, però calen polítiques molt orientades en aquest sentit. I fora del sector primari tenim el tiquet rural, que s'ha posat en marxa des de fa un temps per garantir el relleu generacional d'activitat al món rural no agrària, i que pensem que funciona bé, però evidentment polítiques orientades al món rural sempre en falten.

Burocràcia. Jo crec que l'Estatut del Municipi Rural preveu el mecanisme de garantia rural i que si s'arriba a constituir i a desplegar, un dels seus objectius és precisament reduir la burocràcia i el sector primari és dels sectors que més necessitat està de reduir aquesta burocràcia, per tant, anem lents i és una urgència i estem lents, no, anem molt tard, però bé, és així.

De valoració general de l'Agenda Rural, clar, es fa difícil fer-ho concret, són gairebé nou-centes accions, per tant això no d'això, però sí que és veritat que han passat tres governs. La Generalitat l'encarrega a un govern, després es continua treballant amb un segon govern i ara, amb aquest tercer Govern continua sent una prioritat i la governança de l'Agenda Rural existeix, jo per a mi això és un èxit com a país. És evident que cal desplegar-la, per això s'està treballant amb el Pacte Rural. Primer el Govern agafa el compromís amb el Pacte Rural Europeu de desplegar aquí el Pacte Rural i per tant l'Agenda Rural amb accions mesurables, amb indicadors, etcètera. Esperem a veure què passa amb el Pacte Rural per poder fer valoracions més concretes. Celebrar l'Estatut del Municipi Rural, que ja són noranta accions de l'Agenda Rural de cop, si s'arriba a desplegar. Per tant, no estem anant malament en el grau de valoració d'implementació de l'Agenda Rural, i poc més a dir.

Amb el tema del transport públic ja ho he dit, hem de canviar la mirada, hem de connectar la gent. Un habitant de La Granja d'Escarp no pot treballar a Lleida si va en transport públic. Això s'ha de solucionar i ja està, no hi ha més.

I posar facilitats pels municipis? L'Estatut del Municipi Rural preveu temes de teletreball pels funcionaris de la Generalitat, que em sembla que no s'està aplicant i, per exemple, és d'aplicació immediata, això, no? Per què no es dona aquesta facilitat als funcionaris de la Generalitat que viuen en un municipi rural? Sí que s'està duent a terme? (*Remor de veus.*) A mi m'havia arribat que no, doncs ho retiro, s'està aplicant i no ho poso com a exemple. I ja està, jo crec que en general no estem anant malament. Ara, de tenir indicadors concrets per saber si l'Agenda Rural s'està implementant o no, doncs encara queda una mica. No és poc el camí que hem fet i hem sobreviscut, l'Agenda Rural ha sobreviscut a tres governs diferents, esperem que el quart també arribi i com a país és un èxit.

I disculpeu el... (*L'oradorriu.*)

La presidenta

Gràcies. I passem ara al torn de la senyora Rosa Paradell.

Rosa Paradell (directora d'innovació en el sector públic d'i2cat)

Molt bé, intentaré anar ràpid, a veure si em dona temps. Tenim les primeres preguntes que feia el diputat de Junts, parlava d'una única plataforma digital que integri tots els tipus de mobilitat. La recerca i la innovació a nivell europeu i a nivell mundial van en aquesta línia. De fet a i2cat tenim diferents projectes d'un tema que es diu Espai de Dades, que precisament és per compartir de manera segura, anonimitzada, etcètera, dades entre els diferents proveïdors de mobilitat i perquè tercers també puguin utilitzar aquesta informació i anar creixent en aquesta línia.

Ara bé, això no serveix de res si, com deia el company, al final les dades de base no són bones. Per tant, necessitem assegurar que aquesta informació de base és bona, és correcta i està actualitzada per després anar cap a aquesta plataforma de nivell superior, no? Parlàvem de l'estat del projecte a la Vall de Boí. Aquest pilot, aquest projecte continua actiu. L'ajuntament ha demanat recursos per poder-lo mantenir, bé, mantenir i que no sigui un pilot que es demostra i es tanca. Això demostra que la tecnologia funciona, però que també cal el finançament per convertir aquests pilots en serveis estables i recursos propis. I, per això cal polítiques, també perquè puguin ser, puguin fer-ho.

La diputada Esquerra comentava temes de replicabilitat i d'indicadors que ens podien ajudar a veure. Jo volia compartir en primer lloc que des d'i2cat, els projectes que fem des de ja fa més de dos anys tots ells parteixen del que s'anomena una rúbrica d'impacte i analitzem quin és l'impacte que han de tenir aquests projectes per tal després poder avaluar si aquests projectes han tingut l'impacte que s'esperava o no. I, per altra banda, es fan amb una vocació d'escalabilitat. És a dir, sempre que es fa un projecte hi ha d'haver una entitat que, si aquest projecte funciona se'l quedarà, com és el cas de l'Ajuntament de Boí, no és, demostro la tecnologia, plego i marxo, sinó hi ha d'haver aquesta voluntat. I, en la mesura del possible, treballem amb agents aglutinadors d'un sector per poder replicar aquest exemple i que hi hagi aquest compromís de replicabilitat i escalabilitat dels projectes. Però bé, tot això, insisteixo, calen també polítiques públiques que ho promocionin.

Respecte a temes de connectivitat híbrida, la fibra òptica és necessària i el que parlàvem de les...

Fitxer 13

solucions híbrides, parlem de solucions en les que arribes amb fibra fins a un lloc, potser des d'allà desplegues una connectivitat, parlàvem que els operadors veurem el que fan, no és la nostra responsabilitat aquesta, ni hi podem donar resposta, però sí que es poden desplegar xarxes tipus Wimax o altres tipus de xarxes, Lorawan, etcètera, tecnologies que poden desplegar una connectivitat. I després està la complementaritat amb el satèl·lit, les connectivitats satèl·litàries el que permetrien és precisament arribar a aquestes zones on la fibra òptica ni arriba ni arribarà, perquè a més a més seria un malbaratament de recursos públics. O sigui, necessitem també ser eficients en l'ús de recursos públics.

Però sí que podem treballar amb aquesta estratègia per promocionar que aquest desplegament, que aquesta estratègia Espai 2030 pugui garantir, contribuir a què Europa tingui la seva pròpia xarxa satèl·litària per poder donar aquesta connectivitat tan necessària.

Comentava la diputada del PP, identifiquem tres mancances principals: la cobertura insuficient fora dels nuclis de població, la manca de redundància i resiliència de les

xarxes, i solucions poc adaptades a les necessitats específiques del món rural. Però justament, precisament amb totes aquestes tecnologies que estem comentant, aquesta complementarietat entre les tecnologies podrem arribar aquí. Arribem ara mateix? Doncs precisament estem fent aquests projectes per demostrar que això és possible i d'aquesta manera es pugui, el que dèiem abans, també impulsar i veure aquests casos d'ús del territori, per fer viable també aquestes estratègies, fer-les més viables amb el seu impacte al territori. No sé si m'estic explicant bé.

Pel que fa a terminis nosaltres, em sap greu però no podem..., no ens correspon fixar un calendari, ni podem afegir en tot això, però sí el que dèiem, o sigui, desplegar una fibra és una feina que la Generalitat porta fent des de fa molts anys i continua fent, tots els governs han anat treballant en aquesta línia i es continua, i les dades que hem donat eren les de l'any passat, aquest any són superiors i es continua treballant per donar aquesta connectivitat. Efectivament, des del nucli de la població, com estendre aquesta xarxa és en el que s'ha de continuar treballant en col·laboració publicoprivada, això està claríssim perquè només amb un esforç públic no és suficient. *(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)*

Com comentàvem, el tema de drons. En l'àmbit de drons estem treballant en diferents projectes aplicats a l'agricultura, aplicats a la salut, aplicats a la logística, comentàvem abans a la Vall d'Aran. Crec que seria necessari fer una estratègia de drons a nivell català, perquè cadascun dels àmbits està treballant d'una manera com molt disgregada i s'hauria de fer una aposta per aquesta..., sobretot perquè en entorns rurals pot tenir un impacte molt interessant. Nosaltres hem tingut diferents experiències, totes elles han sigut positives i, com dèiem abans, els casos que nosaltres treballem neixen amb la vocació de ser estables, que no sigui un pilot que es munta i es desmunta i que siguin replicables i escalables, però per això fan falta, com sempre, recursos.

Parlàvem valoració del desplegament, previsió del desplegament. És un *work in progress* i es continua avançant cada dia i crec que, si es fa una anàlisi de nivell de connectivitat de com està Catalunya respecte a la resta d'Europa, som un dels territoris més avançats. Voldríem tenir connectivitat en els nou-cents no sé quants municipis i s'està treballant per això. Crec que, jo els onze anys que porto a i2cat i

he anat fent seguiment d'aquesta dada, evoluciona favorablement, progressa adequadament, que dèiem, no? I ara, a més a més, amb tota la tecnologia d'espai que ho pot complementar i tot el boom que ha fet amb tot el que són els satèl·lits de baixa òrbita i tota aquesta connectivitat, ens ajudarà a desplegar i arribar amb tots aquests disseminats i totes aquestes ubicacions que eren més remotes.

El tema que comentava el diputat del Partit Socialista, tenim una avaluació de la cobertura és el que estava justament ara comentant. Crec que els casos que treballem des d'i2cat, per exemple, s'ha comentat també un altre diputat, no recordo qui, parlava de l'impacte que podem tenir en el cas d'explotacions agràries, petits ramaders, etcètera, és molt difícil tenir un impacte en petits productors, petits ramaders. El que nosaltres treballem és en col·laboració amb associacions de ramaders que s'aglutinen i diuen, entre tots creiem que aquest és un repte que tenim tots, fem un pilot en un lloc per tal que es repliqui, però al final cal una inversió, i aquesta inversió la fan directament els afectats o ha d'haver-hi una política pública que la impulsi.

Però està clar que si el que realment volem és que aquest territori utilitzi més les tecnologies digitals per fer-ho també més atractiu pels joves que es quedin o per joves que vulguin tornar o joves que neixen a Barcelona i se'n vulguin anar al camp, com per exemple el meu fill. No hi ha cap problema, hauríem de ser capaços de poder donar aquest servei i jo crec que la meva valoració, soc optimista des que vaig néixer, crec que anem per bon camí.

La presidenta

Gràcies. I tancaríem ara aquest torn de respostes amb la intervenció del senyor Arnau Comajoan, de l'Associació per la Promoció del Transport Públic.

Arnau Comajoan (vocal de l'ajunta de l'Associació per la Promoció del Transport Públic)

Molt bé, gràcies de nou. Intentaré respondre de forma conjunta i no deixar-me cap element dels que han demanat. Amb relació a com valorem que està avançant la implementació de l'Agenda Rural clar, al final les accions de mobilitat veiem que són molt genèriques. Llavors, abans no estigui tot implantat costa de dir si s'ha fet o no s'ha fet, en tot cas veiem que és un camí i l'important és que es vagi avançant en

aquest camí que marca l'Agenda Rural i, en aquest moment concret, nosaltres tenim moltes expectatives dipositades en els treballs d'aquesta comissió de treball per aterrar el que diu l'Estatut de Municipis Rurals sobre l'oferta de transport públic als municipis rurals, que realment aquest informe segueixi amb la mateixa ambició, que no vol dir que la llei fos massa ambiciosa, diguem-ne, sinó que no ens trobéssim que un cop amb aquest informe veiéssim que pugui ser d'alguna manera autocomplaent amb el que ja s'estigui fent, això és el que ens faria patir més.

Han demanat diversos diputats que prioritzem, de totes les accions, quines triaríem, quines són més importants per nosaltres. Jo faré una mica de trampa, respondré amb tres elements. Un, que per nosaltres és molt important, però segurament el que més recursos requereix, i després un altre que ajudaria molt a avançar, i un altre que, per tant fàcil com és, hauria de ser imperatiu, aplicar-lo. Llavors, respecte al primer nosaltres pensem, i ja sé que efectivament són recursos, però cal fer, definir aquest estàndard mínim de quina freqüència mínima cal que hi hagi a tots els municipis rurals, tal com diu la llei, i que s'implementi, i que això es faci en una reconcepció no només de com ha de ser el transport a demanda, sinó com ha de ser el model de tot el bus interurbà a nivell de tot Catalunya.

Això pot semblar molt teòric, però justament la consellera ho explicava abans, ara s'estan fent aquests plans de serveis, de cara quan s'hagin d'acabar definitivament les concessions i es contractin nous serveis, ara és el moment de definir la nova xarxa de bus interurbà de tot Catalunya amb uns altres paràmetres, que no siguin pensar només que a les zones rurals en transport de demanda ja tenim la creueta feta i ja no cal pensar-hi més, sinó que cal pensar des del bus exprés per anar a Barcelona amb alta freqüència, amb els busos convencionals per connectar les capitals de comarca entre si, no només amb les capitals de demarcació. I, evidentment amb tots els grisos de busos comarcals per articular les comarques entre sí.

Que està bé i és indispensable arribar a la capital de comarca, però això és una mica la pantalla de fa vint anys, o sigui, no només la capital, sinó que caldria també mallar-la, perquè sinó és allò que cada capital també són pols molt radials i centralistes en algunes comarques. I, evidentment, a les zones rurals establir aquesta freqüència

mínima que pot ser de tres, de quatre, de cinc expedicions al dia, que precisament el transport a demanda ha de ser l'eina per ajudar a fer que aquesta freqüència mínima s'implementi, però no fer transport a demanda i seguir amb freqüències com, torno amb exemples osonencs, de la línia de Vic a Tavèrnoles que ja històricament tenia dues expedicions els dimarts i dues el dissabte, que són els dies que hi ha mercat a Vic, que això també que la mobilitat és sobretot per anar a mercat setmanal, evidentment n'hi ha, però és una concepció una mica de fa bastantes dècades, perquè ara hi ha molta més mobilitat que la gent que va als mercats setmanals.

Clar, si el transport és a demanda, ja que s'ha de sol·licitar, que com a mínim pugui ser tota la setmana, no només els dies que hi ha mercat. Llavors aquesta reconcepció i aquesta inversió dels 200 milions d'euros que he dit abans, per posar un càlcul així fet a l'engròs per realment tenir una xarxa, és una de les mesures.

Després una altra que ajudaria molt a avançar, que també s'ha esmentat, que és donar suport als consells comarcals per tal que realment pugui haver-hi ni que sigui una persona tècnica de mobilitat, que treballi a escala comarcal, i que tota aquesta capacitat tècnica que ara mateix el departament no té per estudiar millores i aplicar millores contínues, realment amb la governança amb els consells comarcals, que són encara més pròxims al conjunt del país, ajudar a implementar-les bé. I la més imperativa o més fàcil, per dir-ho d'alguna manera, que llegiria molt malament si ni tan sols això es fes, propostes com la dels horaris estandarditzats, de fer mapes comarcals, és que si això no es fa, ja és que hi ha molta desídia per ni tan sols informar bé.

Això, quan he dit els 200 milions d'euros potser hem pensat, ostres això és de país ric com a Suïssa. Bé, a Suïssa, és un país més ric, però allà el que no fan és soterrar les vies dels trens a les ciutats i, en canvi, aquí tenim l'exemple recent que ara han començat les obres de soterrar uns metres del tren a Igualada, de Ferrocarrils de la Generalitat. Una obra que nosaltres, evidentment no té per què ser dolenta, però almenys no amb els diners de millorar el transport públic en una comarca com l'Anoia, que hi ha molts municipis rurals també poc connectats amb transport públic, que té un valor actualitzat net de menys 17 milions d'euros, una taxa de rendibilitat

del menys 2,5 per cent, això són indicadors de rendibilitat socioeconòmica, que el que no han de ser en cap cas per anar bé són negatius i aquests dos ho són també.

També té una nota valorativa de la Direcció General de Pressupostos criticant que es faci la inversió. Clar, aquí gastem molt a ampliar carreteres que després no hi posem prou busos, tampoc, que posant més transport públic també evita haver d'ampliar tant les carreteres, o fins i tot també fa el trànsit que sigui més segur perquè el redueix. Llavors tot això és el que veiem que cal fer aquest canvi de xip i, sobretot això, que a les zones rurals no es faci la creueta amb el transport a demanda i que si realment el volem fer útil doncs tingui aquestes freqüències mínimes, que és amb això amb el que hauria d'ajudar, de dir, si el transport a demanda suposa aquest avantatge que, si no el sol·licita ningú no circula, ostres, doncs almenys ja que fem fer a la gent l'esforç de sol·licitar-lo, que l'horari de disponibilitat sigui una mica ampli. que seria aquest estàndard mínim o més.

I ja sé que estic fora de temps, però no em voldria deixar res del que han preguntat. Però diria que potser ja ho he dit tot. Simplement sobre la qüestió del Pla de xoc nosaltres saber en quin percentatge s'està implementant aquest segon Pla de xoc. És una cosa que ens agradaria molt saber i que, fins i tot a nosaltres, que dediquem hores a furgar a veure quines mesures es fan i es deixen de fer, com que hi ha la informació de les línies dels busos interurbans està tan disgregada, cal fer aquesta feina d'investigació, a veure si un operador o un altre ha implementat les millores. Fins i tot a nosaltres, que tenim aquesta voluntat de fer el seguiment ens costa saber com s'està implementant.

Llavors, també qüestionem que, per exemple, abans es parlava d'increments de dues xifres, la línia que va d'Osona al Moianès, la 710, des del 2016 al 2024 l'increment de demanda sense que l'oferta hagi millorat espectacularment, és del sis-cents trenta-tres per cent, i aquesta línia no estava en cap dels dos plans de xoc últims. Per tant, d'alguna manera és avisar que aquests 200 milions d'euros que diem que aquesta inversió i canvi de paradigma pot semblar molt de país ric, però una mica és allò que fa vint anys ningú deia que s'hagués d'invertir molt més en Rodalies o quasi ningú, nosaltres ja ho dèiem. Ara fem aquest crit d'alerta, veiem que hi ha moltes línies de bus interurbà que s'estan desbordant i que el preu del

petroli tampoc precisament no està baixant de preu; per tant, a les zones rurals això també impactarà i el transport col·lectiu és més necessari que mai.

Gràcies.

La presidenta

Moltes gràcies als senyors Comajoan, Trepal i a la senyora Paradell per aquesta intervenció. Amb això tancaríem aquest Repte 3 d'aquest territori connectat i aixecaríem la sessió.

I abans que sortiu corrent els diferents diputats, parlem un moment de cara a la propera...

Fitxer 14

Sessió, d'acord?

Moltíssimes gràcies, insisteixo, a tots tres.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT