

ACORD

Número d'expedient: SGMP2026000007

El Ple, en sessió ordinària celebrada en data 4 de juny de 2026, ha aprovat per majoria absoluta, el següent acord:

“Moció per un nou model de bus interurbà públic, integrat, descarbonitzat i al servei dels municipis.-

El transport públic interurbà per carretera és una peça imprescindible del sistema de mobilitat de Catalunya. Cada dia milers de persones l'utilitzen per anar a treballar, estudiar, accedir a serveis sanitaris, fer cures, connectar amb altres modes de transport o desplaçar-se entre municipis. En molts municipis, especialment en els mitjans, petits, rurals, de baixa densitat o sense connexió ferroviària suficient, el bus interurbà és sovint l'única alternativa real al vehicle privat.

En el context actual d'emergència ferroviària, amb una xarxa de Rodalies i Regionals marcada per incidències, obres, retards i manca de fiabilitat, el bus interurbà s'ha convertit en molts corredors en una peça imprescindible per garantir la mobilitat quotidiana. Aquesta realitat obliga a planificar-lo com un servei públic essencial, amb mirada de país i amb capacitat per respondre a les necessitats reals dels municipis.

El Govern de la Generalitat ha reconegut que el sistema està tensionat, amb corredors saturats, manca de vehicles, flota envellida i molt poc descarbonitzada. El mateix Govern ha afirmat que Catalunya disposa actualment d'uns 1.600 autobusos interurbans, quan en caldrien aproximadament 1.900, és a dir, un dèficit d'uns 300 autobusos. També ha reconegut que la flota interurbana no arriba ni al 2% de descarbonització.

Aquestes dades mostren que no som davant d'un problema puntual, sinó davant d'una manca de planificació acumulada. Catalunya ha superat els 8 milions d'habitants, però una part important de les seves infraestructures, serveis i planificacions de mobilitat continuen responent a una realitat demogràfica i territorial de 6 milions. Aquest desajust es tradueix en més temps d'espera, vehicles saturats, menor fiabilitat, més dependència del vehicle privat i més desigualtats territorials.

L'any 2028 finalitzen les actuals concessions de transport interurbà per carretera dependents de la Generalitat de Catalunya. Es tracta d'un procés de gran abast: afecta una xarxa amb centenars de línies i un volum de demanda que el Govern ja situa en prop de 90 milions de viatges anuals el 2025. Per això, el venciment del 2028 no s'hauria d'entendre com un simple tràmit

administratiu, sinó com una oportunitat estratègica per revisar el model, ordenar la xarxa i obrir una nova etapa de planificació pública al servei de la mobilitat quotidiana.

Aquesta nova etapa hauria de servir per avançar cap a un sistema de bus interurbà integrat, jerarquitzat, intermodal, coordinat, suficient, accessible i flexible: una xarxa amb eixos troncats, serveis d'aportació, transport a demanda en zones de baixa densitat, horaris cadenciats, correspondències clares, integració tarifària, accessibilitat universal i millor coordinació amb Rodalies, transport urbà i mobilitat activa.

L'actual sistema presenta mancances conegudes: diferències importants en la quantitat i qualitat del servei segons el territori, poca coordinació amb altres modes de transport, informació fragmentada, greuges tarifaris entre municipis integrats i no integrats en una ATM, i una prioritització encara insuficient del bus als corredors congestionats. Tot plegat redueix la velocitat comercial i fa menys atractiva una alternativa que hauria de ser central en la mobilitat del país.

Davant d'aquesta situació, el Govern de la Generalitat ha aprovat el Decret Llei 5/2026, de 28 d'abril, de mesures urgents en matèria de transport públic interurbà de viatgers per carretera, publicat al DOGC el 30 d'abril de 2026. Aquest decret Llei estableix que les empreses concessionàries dels serveis interurbans de transport públic regular de viatgers per carretera han de presentar plans de descarbonització de la flota i d'adequació dels sistemes d'informació a les persones usuàries, i preveu que, com a compensació per les inversions i despeses compromeses, es pugui ampliar el termini de vigència de cada concessió fins a un màxim de sis anys.

El problema no és que es vulgui renovar flota o millorar la informació a les persones usuàries —objectius necessaris i compartits—, sinó que aquestes mesures s'hagin articulades mitjançant un decret Llei que pot comportar l'allargament de les concessions actuals sense haver obert prèviament un debat públic, parlamentari i municipal sobre el futur del model. En lloc d'aprofitar el venciment de les concessions del 2028 per repensar la xarxa, ordenar els serveis, definir nous plecs i estudiar alternatives de gestió, el decret pot acabar condicionant el model de bus interurbà fins al 2034.

A més, el decret inclou dins les condicions ambientals vehicles híbrids, de gas i Euro VI o Euro VII en determinats supòsits, fet que obliga a diferenciar clarament entre vehicles de zero emissions, vehicles nets i vehicles de transició. La descarbonització no pot ser una etiqueta genèrica per justificar la continuïtat del model concessional vigent.

Aquesta decisió es presenta com si fos l'única via possible, però el debat no és entre allargar concessions sis anys o no fer res. Amb una planificació iniciada el

2024, el venciment de les concessions el 2028 hauria pogut servir per preparar nous plecs, estudiar alternatives, definir un nou mapa de serveis, planificar la descarbonització i establir un règim transitori. Una pròrroga tècnica curta, d'un màxim de dos anys i només excepcionalment ampliable a tres, hauria permès garantir la continuïtat del servei sense condicionar el model de bus interurbà fins al 2034.

Abans d'optar per l'ampliació de concessions, el Govern hauria d'haver analitzat alternatives com el finançament públic, la compra o arrendament públic de flota, la titularitat pública de les infraestructures de recàrrega, nous plecs socials i ambientals o fórmules de gestió directa, operador públic o operador intern. Catalunya disposa d'un marc legal que reconeix la mobilitat com a dret social i defensa un finançament suficient, solidari i territorialment equilibrat del transport públic.

La descarbonització del bus interurbà és imprescindible, però no pot convertir-se en una coartada per blindar l'actual model concessional. Descarbonitzar ha de voler dir avançar cap a vehicles de zero emissions, amb calendari, inversions, control públic i garanties. No es pot presentar com a descarbonització plena la simple renovació de flota amb vehicles híbrids, de gas o Euro VI/Euro VII.

La transició cap a un model de bus interurbà de zero emissions no es pot limitar únicament a la substitució del sistema de propulsió dels vehicles, sinó que ha d'anar necessàriament acompanyada d'una visió integral de sobirania energètica. En el context actual d'emergència climàtica, el nou model de concessions ha de garantir que l'energia que mou aquesta nova flota provingui de fonts totalment renovables i generades de manera local. Cal aprofitar la transformació de les infraestructures vinculades al servei per equipar les cotxeres, estacions i bases operatives amb sistemes d'energia solar fotovoltaica per a l'autoconsum. Aquest pas és essencial per assegurar que la descarbonització del transport públic no es tradueixi en una nova dependència dels grans oligopolis energètics, sinó en un model resilient i autosuficient.

A més, aquesta profunda transformació de la xarxa ha d'actuar com un autèntic motor econòmic per al nostre territori. La inversió pública derivada de la renovació de la flota i del seu manteniment diari ha d'incorporar, de manera ineludible, criteris de proximitat en la contractació. Apostar per l'adquisició de vehicles, bateries, components i fins i tot productes per a la neteja i el manteniment que estiguin fabricats a Catalunya o dins de la Unió Europea no només és una qüestió d'eficiència i de reducció de la petjada ecològica associada al transport de mercaderies. És, sobretot, una eina per fomentar la reindustrialització del país sota els alts estàndards laborals i ambientals europeus, generant riquesa local i llocs de treball estables en lloc de dependre de tercers mercats internacionals.

La millora del bus interurbà també ha d'incorporar drets concrets de les persones usuàries: freqüències suficients, puntualitat, accessibilitat universal, informació en temps real, canals de reclamació efectius, millores en les condicions laborals, compensacions per incompliments, perspectiva de gènere, seguretat quotidiana i no discriminació. La mobilitat no és només un contracte o una infraestructura: és una condició material per poder viure amb autonomia.

Els ajuntaments no poden quedar al marge d'aquest debat. Les decisions sobre el bus interurbà afecten directament la vida quotidiana dels veïns i veïnes: temps d'espera, connexió amb hospitals, centres educatius, polígons, estacions ferroviàries, serveis públics, nuclis dispersos, barris allunyats o urbanitzacions. Per això, els municipis han de tenir veu en la planificació, el seguiment i l'avaluació dels plans que afecten el seu territori.

En el cas del nostre municipi, la situació és especialment rellevant perquè els dèficits històrics de la xarxa de transport públic ha provocat una enorme dependència dels veïns i veïnes del cotxe particular per als desplaçaments quotidians i, en conseqüència, una enorme proliferació de vehicles.

Montornès del Vallès a més forma part dels municipis de l'entorn metropolità amb baixa qualitat de l'aire produïda especialment per la mobilitat diària amb motors de combustió. Les repercussions per la salut són evidents. Només la millora del transport públic en el nostre territori permetrà revertir aquesta situació. La nova línia entre Vallromanes, Vilanova, Montornès i Montmeló va en aquesta línia.

Històricament sempre que hem reivindicat una millora de la xarxa de bus interurbà la Generalitat responia que el nou concurs general previst per licitar el servei al 2028 era una oportunitat que permetria respondre a moltes demandes, i millorar a fons la xarxa de bus. Cal recordar que el Vallès Oriental acumula dèficits de transports públic històrics, a diferència d'altres comarques que han millorat molt més.

En aquest sentit, tots els municipis del nostre entorn venint reclamant la línia de Bus Express des de la Roca del Vallès, passant per Vilanova del Vallès, Montornès del Vallès, Martorelles, Sant Fost de Campsentelles, Mollet del Vallès, La Llagosta i fins a Barcelona. Aquesta línia relligaria amb transport públic ens nostres pobles i seria una opció fabulosa per anar a Barcelona.

Per tot això, es proposa al Ple l'adopció dels següents ACORDS:

Primer. Manifestar el desacord amb el plantejament del Decret llei 5/2026, de 28 d'abril, en la mesura que permet l'ampliació de les concessions actuals del bus interurbà fins a un màxim de sis anys, perquè aquesta decisió pot

consolidar l'actual model concessional sense haver obert abans un debat públic sobre el futur de la xarxa, les alternatives de gestió, el control públic, la transparència econòmica, la descarbonització real, els drets de les persones usuàries i la participació municipal.

Segon. Instar el Parlament de Catalunya, en el marc de la validació i eventual tramitació del Decret Llei 5/2026 com a projecte de llei, a modificar-ne substancialment el contingut per incorporar garanties públiques, socials, laborals, ambientals i territorials. Aquesta tramitació ha de descartar una ampliació generalitzada de les concessions actuals i substituir-la per una resposta selectiva, justificada i transparent, identificant les concessions i corredors crítics —per saturació, manca de vehicles, dèficit de freqüències o baixa qualitat del servei— on calgui impulsar noves licitacions urgents, reforços específics del servei o fórmules de gestió pública.

Tercer. Reclamar una xarxa de bus interurbà integrada, jerarquizada, intermodal, coordinada, suficient, accessible, flexible i realment descarbonitzada, amb millor coordinació amb Rodalies i transport urbà, integració tarifària, horaris cadenciats, transport a demanda i millora de la velocitat comercial.

Quart. Garantir una descarbonització real i progressiva del bus interurbà d'acord amb els requeriments ambientals establerts al decret llei 5/2026. Utilitzant prioritàriament els vehicles de zero emissions.

Cinquè. Instar el Govern de la Generalitat a incloure, en els futurs plecs de condicions i en les pròrrogues vinculades a plans de descarbonització, l'obligatorietat que les empreses operadores presentin i executin un pla de transició energètica. Aquest pla haurà d'incloure la instal·lació de sistemes de generació d'energia solar fotovoltaica a les seves cotxeres i instal·lacions operatives, per tal de garantir l'autoconsum i assegurar que la recàrrega de les flotes elèctriques es realitzi avançant cap a la plena sobirania energètica.

Sisè. Exigir al Departament de Territori que les noves licitacions i els plans de modernització incorporin clàusules de contractació pública estratègica. Aquestes clàusules han de preveure criteris de valoració que prioritzin l'adquisició de vehicles de zero emissions, tecnologia de bateries i productes per a la neteja i manteniment de la flota que hagin estat fabricats a Catalunya o dins de la Unió Europea, afavorint així la reindustrialització verda i l'economia de proximitat.

Setè. Vetllar perquè les inversions previstes contribueixin a una millora efectiva del servei, especialment en matèria d'accessibilitat universal, informació a les persones usuàries i qualitat del servei

Vuitè. Reclamar, per al municipi de Montornès del Vallès i la resta del seu entorn, i la implementació de la línia de Bus Express des de la Roca del Vallès, passant per Vilanova del Vallès, Montornès del Vallès, Martorelles, Sant Fost de Campsentelles, Mollet del Vallès, La Llagosta i fins i Barcelona.

Demandar al Govern que amplii la freqüència de la línia 501 que connecta Montornès amb Barcelona per tal de millorar la necessitat de mobilitat del veïnat del municipi.

Novè. Instar el Govern de la Generalitat a presentar, a treballar en un nou model de bus interurbà i per a les futures concessions, que inclogui nous criteris d'organització de la xarxa i dels lots, participació dels municipis, garanties laborals, transparència econòmica, un sistema únic i accessible d'informació a les persones usuàries, indicadors de qualitat amb efectes sobre la retribució dels operadors i l'avaluació de fórmules de gestió pública, inclosa la gestió directa, l'operador públic o l'operador intern quan sigui jurídicament i tècnicament viable.

Desè. Instar el Govern de la Generalitat a garantir que els plans de descarbonització i d'informació a les persones usuàries previstos al Decret llei 5/2026 siguin públics, territorialitzats i avaluables, i que incloguin calendari, inversions previstes, tecnologia emprada, impacte sobre el servei, mecanismes de control públic i participació dels ens locals afectats.

Onzè. Traslladar aquests acords al Govern de la Generalitat, al Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, als grups parlamentaris del Parlament de Catalunya, a l'Associació Catalana de Municipis, a la Federació de Municipis de Catalunya, a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic i a les entitats habituals del municipi.

Document signat electrònicament