



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. 15 / CTH / 14.05.2025

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\15CTH\

Fitxer 15CTH1

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

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 15, dimecres 14 de maig de 2025

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

Sessió 15 de la CTH

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

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

Assisteixen a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Stop Logis Empordà davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la seva oposició al Pla director urbanístic d'activitat econòmica Logis Empordà (tram. 356-00636/15). Dani Cornellà Detrell, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
2. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Fortress Investment Group Iberia davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les negociacions amb el Govern per a cobrar una indemnització en compliment de la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya que va declarar nul·la la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat (tram. 356-00637/15). Dani Cornellà Detrell, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
3. Sol·licitud de compareixença de Santi Vila Vicente, exconseller de Territori i Sostenibilitat, davant la Comissió de Territori i Sostenibilitat perquè informi sobre la licitació de la concessió del servei de gestió i explotació de la xarxa de proveïment Ter-Llobregat (tram. 356-00652/15). Lluís Mijoler Martínez, del Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
4. Sol·licitud de compareixença d'Artur Mas, expresident de la Generalitat, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la indemnització per la nul·litat de la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat (tram. 356-00657/15). Dani Cornellà Detrell, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
5. Sol·licitud de compareixença d'una representació d'Acciona davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre l'estat de la indemnització per la nul·litat de la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat (tram. 356-00658/15). Dani Cornellà Detrell, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
6. Sol·licitud de compareixença de José Zaragoza, diputat del PSC al Congrés dels Diputats, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre l'història d'inversions a Rodalies de Catalunya (tram. 356-00660/15). Dani Cornellà Detrell,

del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

7. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Dignitat a les Vies davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi de les demandes i reivindicacions amb relació a la xarxa i el servei ferroviaris (tram. 356-00687/15). Mònica Sales de la Cruz, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

8. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació de Veïns i Veïnes de La Mina davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació del barri de Sant Adrià de Besòs (tram. 356-00692/15). Lluís Mijoler Martínez, del Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

9. Proposta de resolució sobre l'increment de la freqüència horària de la línia R2 Sud de Rodalies de Catalunya (tram. 250-00114/15). Grup Parlamentari de VOX en Cataluña. Debat i votació (text presentat: BOPC 104, 39).

10. Proposta de resolució sobre la creació d'una línia d'autobús interurbà entre Arenys de Mar i Barcelona (tram. 250-00144/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació (text presentat: BOPC 115, 60; esmenes: BOPC 158, 9).

11. Compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre el Pla director urbanístic del port de Palamós i la política d'actuacions i inversions per a aquesta infraestructura (tram. 357-00484/15).

12. Compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre el projecte de tren tramvia al Bages (tram. 357-00493/15).

13. Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 119, 125; esmenes: BOPC 158, 13).

14. Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús de la línia Lleida-Almacelles-Raimat (tram. 250-00172/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i

votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 125, 31; esmenes: BOPC 158, 16).

15. Proposta de resolució sobre la millora de la línia d'autobús 621 Tordera-Blanes-Barcelona (tram. 250-00199/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 125, 71; esmenes: BOPC 158, 18).

16. Proposta de resolució sobre les mesures per a l'accés a un habitatge digne lliure de càrregues (tram. 250-00186/15). Grup Parlamentari de VOX en Cataluña. Debat i votació (text presentat: BOPC 125, 53).

17. Proposta de resolució sobre la variant est de Ripoll (tram. 250-00198/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 125, 70; esmenes: BOPC 158, 17).

El vicepresident

Bé, bon dia, comencem, si us sembla? Bé, abans de res, comunicar de moment la baixa del president de la comissió, el Quim Calatayud, al que aprofito també per desitjar-li que es millori el més ràpidament possible. De moment, jo com a vicepresident assumiré les funcions de presidència i a fer la delegació del diputat Quim Calatayud en el diputat Salvador Vergés.

Per altra part, també d'acord amb l'article 50.3 del Reglament del Parlament, el president del Parlament ha designat la diputada Glòria Freixa perquè em pugui substituir en els punts aquells en els quals jo hagi d'intervenir. Dit això, substitucions dels diferents grups parlamentaris? Senyora Llop?

Lluïsa Llop Fernández

Bon dia, president. Per part d'Esquerra Republicana, la diputada Ana Balsera substituirà la diputada Ester Capella.

El vicepresident

Perfecte, alguna altra substitució?

Andrés Bello Sanz

Sí, perdón, buenos días. Para el punto 16, me sustituirá la compañera Mónica Lora.

El vicepresident

D'acord, gràcies. Diputada Esteller?

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, president. Al Grup Popular, el diputat Cristian Escribano em substituirà a mi mateixa en els punts del Maresme.

Gràcies.

El vicepresident

D'acord, cap més substitució...

**Proposta de resolució sobre la millora de la línia d'autobús 621
Tordera-Blanes-Barcelona (posposició)**

250-00199/15

Sí que demano a la portaveu d'Esquerra Republicana, Lluïsa Llop, es confirma posposar la proposta de resolució del punt número 15, sí?

Lluïsa Llop Fernández

Correcte, president, perquè volíem que la portés la diputada territorial i li és impossible venir avui, per tant, la posposarem.

El vicepresident

Perfecte, llavors, en funció de les diferents converses i sol·licituds d'encaixar de forma diferent a l'ordre del dia. Per tant, proposo a veure si encaixa a tots els grups, crec que sí, però, després de les sol·licituds de compareixença es substanciaria la Proposta de resolució número 9, sobre l'increment de la freqüència horària de la R2 Sud, sí? Després, el punt de l'ordre del dia número 10 passaria abans del número 13, és a dir, després de la compareixença del secretari. I després del punt número 9 portaríem el punt número 16, que és la Proposta de resolució sobre les mesures per l'accés..., *(Veus de fons.)* El 14, perdó, sí, disculpeu, Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús a la línia Lleida - Almacelles - Raïmat, que proposa el Grup dels Comuns.

Per tant, faríem la compareixença, (*Remor de veus.*) 9, 14, exacte, compareixença, llavors faríem 10, 13, el 15 cau, se posposa, 16 i 17. I així, si us sembla, tanquem el *puzzle* de l'ordre del dia de la compareixença.

Podem aprovar-ho per assentiment? (*Pausa.*)

D'acord, gràcies.

Quant a les propostes de resolució, disposarem cada Grup Parlamentari de tres minuts i intentarem que a la pantalla, si no em diuen al contrari, a la pantalla, intentar que surti el temps en què cada diputat o diputada està intervenint. No ho podrem fer a la compareixença del secretari, perquè només disposem d'una pantalla i, per tant, no podem compartir temps i presentació, però sí que ho intentarem fer a les propostes de resolució per fer d'una manera més fàcil la intervenció dels diputats i diputades. D'acord?

Per tant, passem a la sol·licitud de compareixences. Algun inconvenient en votar totes les sol·licituds de compareixences? (*Àngels Esteller Ruedas demana per parlar.*) Sí, diputada Esteller, les fem per separat?

Àngels Esteller Ruedas

Sí, especialment la 1 i la 2.

El vicepresident

D'acord, les fem totes per separat, per tant.

Àngels Esteller Ruedas

La 1 i la 5, sí. Ja està.

El vicepresident

D'acord, comencem.

**Sol·licitud de compareixença d'una representació de la
Plataforma Stop Logis Empordà perquè informi sobre la seva
oposició al Pla director urbanístic d'activitat econòmica Logis
Empordà**

356-00636/15

Punt número 1, Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma Stop Logis Empordà a la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la seva oposició al Pla Director Urbanístic d'Activitat Econòmica Logis d'Empordà, presentat per la CUP.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queda aprovat amb 15 vots a favor i 2 abstencions.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de Fortress Investment Group Iberia perquè informi sobre les negociacions amb el Govern per a cobrar una indemnització en compliment de la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya que va declarar nul·la la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat

356-00637/15

Punt número 2, Sol·licitud de compareixença d'una representació de Fortress Investment Group Iberia davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les negociacions amb el Govern per a cobrar una indemnització en compliment de la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya que va declarar nul·la la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat, també presentat pel Grup de la CUP.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queda rebutjada la sol·licitud amb 9 vots en contra, 5 abstencions, 4 a favor, (Veus de fons.) 5 a favor.

Sol·licitud de compareixença de Santi Vila Vicente, exconseller de Territori i Sostenibilitat, perquè informi sobre la licitació de la

concessió del servei de gestió i explotació de la xarxa de proveïment Ter-Llobregat

356-00652/15

Punt número 3, Sol·licitud de compareixença de Santi Vila Vicente, exconseller de Territori i Sostenibilitat davant la Comissió de Territori i Sostenibilitat perquè informi sobre la licitació de la concessió del servei de gestió i explotació de la xarxa de proveïment Ter-Llobregat, presentat pel Grup Parlamentari dels Comuns.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queda aprovada per unanimitat.

Sol·licitud de compareixença d'Artur Mas, expresident de la Generalitat, perquè informi sobre la indemnització per la nul·litat de la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat

356-00657/15

Punt número 4, Sol·licitud de compareixença d'Artur Mas, expresident de la Generalitat davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la indemnització per la nul·litat de la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat, presentat pel Grup de la CUP.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Queda rebutjada la sol·licitud per 12 vots en contra i 5 a favor.

Sol·licitud de compareixença d'una representació d'Acciona perquè informi sobre l'estat de la indemnització per la nul·litat de la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat

356-00658/15

Punt número 5, sol·licitud de compareixença d'una representació d'Acciona davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre l'estat de la indemnització per la nul·litat de la concessió de l'empresa Aigües Ter-Llobregat, presentat pel Grup de la CUP.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Queda rebutjada la sol·licitud per 9 vots en contra, 5 a favor, (*Veus de fons.*) 6 a favor i 2 abstencions.

Sol·licitud de compareixença de José Zaragoza, diputat del PSC al Congrés dels Diputats, perquè informi sobre l'història d'inversions a Rodalies de Catalunya

356-00660/15

Passaríem al punt número 6, Sol·licitud de compareixença de José Zaragoza, diputat del PSC al Congrés de Diputats davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre l'història d'inversions de Rodalies de Catalunya, presentat també pel Grup de la CUP.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Queda rebutjada per 11 vots en contra, 6 a favor i cap abstenció.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Dignitat a les Vies perquè informi de les demandes i reivindicacions amb relació a la xarxa i el servei ferroviari

356-00687

Punt número 7, Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Dignitat a les Vies davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi de les

demandes i reivindicacions amb relació a la xarxa i els serveis ferroviaris, presentat pel Grup Parlamentari de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queda aprovada la sol·licitud. (*Forta remor de veus.*) Estem a la sol·licitud..., al punt número 7, sol·licitud de compareixença.

A favor, entenc, no? (*Persisteix la remor de veus.*)

Per tant, s'aprova per unanimitat.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació de Veïns i Veïnes de La Mina perquè informi sobre la situació del barri de Sant Adrià de Besòs

356-00692/15

Punt número 8, Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació de Veïns i Veïnes de la Mina davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació del barri de Sant Adrià de Besòs, presentat pel Grup Parlamentari dels Comuns.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, també s'aprova per unanimitat.

Proposta de resolució sobre l'increment de la freqüència horària de la línia R2 Sud de Rodalies de Catalunya

250-00114/15

Passaríem al punt número 9, Proposta de resolució sobre l'increment de la freqüència horària de la línia R2 Sud de Rodalies de Catalunya, presentat pel Grup

Parlamentari de VOX. Passo la paraula, per tant, al diputat Bello. Recordo que podrà veure el temps d'intervenció a la pantalla.

Gràcies.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bien, todos estamos de acuerdo en que el servicio ferroviario en España ha ido empeorando estos últimos años y este deterioro es aún mayor en las cercanías ferroviarias de Cataluña, donde los retrasos, cancelaciones y falta de información se suceden a diario.

Fitxer 2

Pero tenemos la esperanza de que el servicio ferroviario mejorará conforme vayan acabando las obras en curso, se renueven los trenes y, sobre todo, cuando dejen de gobernar los socialistas. Cuando esto ocurra, sobre todo cuando no gobiernen los socialistas, la regularidad, la puntualidad y la buena información volverán a caracterizar el servicio ferroviario. Eso esperamos.

Desde VOX presentamos hoy una propuesta con varias medidas de mejora del servicio de la línea R2 Sud. Línea con una potencial demanda creciente motivada por el incremento de población en toda la franja costera del sur de Barcelona. Así, el tramo entre Vilanova i la Geltrú y Sant Vicenç de Calders tiene menor frecuencia de trenes que el de Vilanova y Barcelona, lo que hace que cada vez sea más habitual que sean insuficientes para hacer frente a la demanda.

Desde VOX creemos que este es el momento de estudiar la viabilidad de prolongar la línea desde Vilanova hasta Sant Vicenç de Calders. También desde VOX proponemos que se prolongue la hora de finalización del servicio. El actual horario del último tren hace que muchas personas no puedan regresar en tren a su casa cuando finaliza su jornada laboral o actividades de ocio, por lo que se ven obligadas a utilizar su vehículo particular.

Para finalizar, desde VOX proponemos también que todos los trenes con origen y destino a Sant Vicenç de Calders paren en la estación del Prat de Llobregat para poder enlazar con el tren del aeropuerto. Así nos lo han trasladado las numerosas

personas, en un número creciente, que trabajan en el aeropuerto o deben tomar un vuelo. Ahora, llegar en tren hasta el aeropuerto desde cualquiera de estos municipios es toda una odisea.

Creemos que todas estas medidas que hoy proponemos desde VOX beneficiarían sobremanera a los ciudadanos que viven en los municipios entre Vilanova i la Geltrú y Sant Vicenç de Calders, por lo que esperamos que las apoyen con su voto favorable.

Muchas gracias.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. I ara passem a les diferents intervencions dels grups parlamentaris, començant per la diputada Montse Ortiz, del Grup Parlamentari de Junts.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. La xarxa de Rodalies és deficient i impròpia d'un país europeu. Comporta greuges a nivell personal, laboral i econòmics a tot el país. No podem seguir així, amb un sistema col·lapsat i que viu en un caos permanent. Si ens centrem en l'R2 Sud, la línia que cobreix el trajecte Barcelona fins a Sant Vicenç de Calders, la situació no és molt millor. La línia pateix constantment demores, cancel·lacions i combois saturats.

Cal evitar situacions com les viscudes a l'estació de Cunit el dia de Carnaval, conseqüència d'una mala previsió que no hauria de repetir-se. No obstant, ara veurem com s'afronta el nyap de l'estació de Sant Vicenç de Calders, que tindrà greuges per aquesta línia, menys freqüència i menys capacitat als combois. Per això, Junts exigim responsabilitat i presentem solucions davant la caòtica situació, fruit d'anys de desinversió per part de l'Estat espanyol.

Volem un traspàs real i efectiu de la xarxa de Rodalies. Volem un traspàs calendaritzat i integral, incloent-hi totes les línies que operen a Catalunya. I volem que sigui gestionat per una empresa cent per cent catalana, pública, de la mà, d'Ifercat i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Mentre el traspàs no es faci efectiu, calen mesures urgents. Junts per Catalunya va portar mesures al Ple monogràfic de Rodalies per millorar el funcionament de la línia R2 Sud i la connexió del sud del país amb Barcelona. Desplaçar el transport de mercaderies per l'interior, incrementar i doblar la capacitat dels combois de l'R2 Sud, estudiar la viabilitat de l'RT2 per ampliar-la fins a Vilafranca i Vilanova, construir l'estació intermodal de passatgers de la vegueria Penedès.

Aquestes són les mesures i l'aposta i el projecte de Junts per Catalunya. Van ser aprovades al Ple monogràfic de Rodalies, celebrat al Parlament. Per això, votarem en contra de la proposta de resolució que ens han presentat.

Moltes gràcies.

El vicepresident

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. La R2 Sud no té una problemàtica diferent a la resta dels serveis de Rodalies del nostre país. Uns serveis en fallida, uns serveis amb freqüències molt deficitàries, però que, a més a més, a l'hora de la veritat encara resulten pitjors fruit de molts anys d'infrafinançament per part de l'Estat espanyol, que fa que en aquests moments tinguem un sistema en fallida en el que els usuaris no tenen cap certesa ni poden fiar-se per anar als seus llocs de treball, per anar a estudiar i per anar a les seves obligacions diàries. Per tant, cal un traspàs, tal com està acordat, a la Generalitat de Catalunya.

I, en el cas concret del Penedès, des d'Esquerra fa molts anys que tenim clar el que necessita la R2 Sud, igual que la R4, és moltíssimes més freqüències en els nostres trens. Insisteixo, tant de la R2 Sud com de la R4. Fer de l'estació de Sant Vicenç de Calders un veritable nus ferroviari que permeti que en aquest increment de freqüències hi hagi un transport real, públic i eficaç en el Penedès, que hi hagi una connexió entre l'interior i el Penedès marítim,

I de la mateixa manera, que aconseguir treure els trens de Rodalies que amb l'enèsim nyap perpetrat des de l'Estat espanyol fa que els trens de mercaderies a

través d'aquest tercer fil que s'ha inventat com a corredor mediterrani provoqui que encara col·lapsi més les nostres línies perquè aquest normalment passa per la R4 però també sabem que a l'estiu quan totes les línies van col·lapsades acaba passant per la R2 Sud.

Per tant, el model per part d'Esquerra Republicana està molt clar i està caminant i esperem que abans de final d'any tinguem l'empresa i tinguem les primeres transferències per començar a aplicar un sistema des de la Generalitat que tiri endavant un sistema de rodalies del que la ciutadania pugui fiar-se i hi hagi en aquest país un servei de transport públic fiable i segur per tots i totes.

El vicepresident

Gràcies, diputada. És l'hora del Partit Popular, té la paraula la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Bé, nosaltres compartim el fons d'aquesta proposta de resolució degut a la situació actual de la línia R2 Sud i, si a això li afegim els retards, incidències, mancances actuals que pateix no només el conjunt de rodalies sinó, especialment, també aquesta línia, doncs es fa més que necessària aquesta proposta de resolució quant al seu contingut. Nosaltres ens hem mostrat sempre favorables a la millora de les infraestructures ferroviàries en el sud de Catalunya.

De fet, hem presentat propostes de resolució, no només en aquí sinó també en el Congrés dels Diputats i, per tant, la proposta de perllongar la línia actual fins a Sant Vicenç de Calders la veiem del tot assenyada. Estem a favor de la redacció també del projecte per implementar l'ample europeu ferroviari en el tram entre Sant Vicenç de Calders i la terminal de Torreblanca dins del corredor mediterrani i així ho hem sempre manifestat. Entenem també que cal modernitzar la infraestructura ferroviària de tot Catalunya però, sobretot, com es parla en aquesta proposta de resolució, de la línia R2 Sud i, per tant, millorar la connectivitat i incrementar la capacitat per satisfer l'augment de serveis, tant de mercaderies com de passatgers, sobretot.

Nosaltres hem donat suport a la proposta de millorar i ampliar la infraestructura ferroviària, com deia, en el sud de Catalunya i, per tant, avui donarem suport majoritàriament al conjunt de punts d'aquesta proposta però sí que demanarem

votació separada del punt 3, en concret, senyor president, que fa referència a que els trens de la línia R2 Sud amb destinació o origen Sant Vicenç de Calders facin parada a l'estació del Prat de Llobregat. Demanarem votació separada d'aquest punt.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada García. I ara fa l'hora del Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Sí, gràcies, vicepresident. Només per dir que votarem en contra en compliment del pacte antifeixista.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Té la paraula el Grup Parlamentari de la CUP, el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Sí, per dir que nosaltres hi votarem que no i també per comentar que, certament, si s'augmenten tant la freqüència dels serveis i que parin a totes les estacions, com demana el grup proponent, llavors, quins són perjudicats són els trens regionals que van cap al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre, que necessiten anar ràpids i es troben molts de trens lents pel camí, i aquesta PR això ho obvia i ni ho menciona, però independentment del que digui, hi votarem que no.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. I ara té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio, del Grup Parlamentari Socialista i Units per Avançar.

José Ignacio Aparicio Círia

Gràcies, vicepresident. Ja quan no governem els socialistes, no sé si estaran solucionats tots els problemes de Rodalies, segur que no, perquè són molts i hi ha

molta ambició per fer les coses bé, però segur que estaran millor, això segur. I no sé per quants anys estarem governant, però segur que estarà millor. Actualment, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica està estudiant el projecte de la nova configuració dels serveis ferroviaris encabits sota la configuració actual de R2 Sud, R2 i R2 Nord. El motiu d'aquest estudi és l'arribada l'any 26 del nou servei ferroviari entre les estacions de l'aeroport de Barcelona i l'estació de Sant Andreu de Barcelona.

La nova configuració de l'R2 estarà molt condicionada pels aspectes de capacitat ferroviària de la línia, principalment en el seu tram sud i en el camp del túnel del Passeig de Gràcia de Barcelona. La capacitat ferroviària actual de la línia per la qual circula l'R2 propera a la saturació impossibilita perllongar els serveis que actualment s'originen o finalitzen a Vilanova i la Geltrú i fins a Sant Vicenç de Calders, sense eliminar altres serveis, tenint en compte que per aquesta línia circulen, a més dels serveis de l'R2, com ha dit el company, els serveis regionals del sud i els serveis de llarga distància. I tanmateix s'està estudiant el règim de parades per veure la idoneïtat d'incloure la parada al Prat de Llobregat, fet que permetria una connexió més eficient amb l'aeroport de Barcelona.

Per aconseguir maximitzar l'oferta ferroviària, incrementant la captació de la demanda, no és recomanable canviar el règim de parades de l'R2 Sud, que ha de ser més ràpid pels viatgers que venen de lluny. Per últim, resulta impossible incrementar la freqüència de pas de l'R2 Sud en hores punta, doncs les dades de la demanda de serveis per carretera substitutoris a causa del tall de Roda mostren dades d'ocupació raonables que no recomanen incrementar l'oferta.

El nostre posicionament serà no.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputats. Aparició.

Passem a votació.

Per tant, fem votació primer dels punts 1, 2 i 4.

Vots en contra?

Grup Parlamentari Junts, Esquerra Republicana, la CUP, Comuns i el Partit Socialista.

Abstencions?

I vots a favor?

Grup Parlamentari de VOX i del Partit Popular.

Per tant, serà rebutjat per 14 vots en contra i 3 a favor.

I passàrem a votació del punt número 3 de la proposta de resolució.

Vots en contra?

Junts, Esquerra, CUP, Comuns i el Partit Socialista.

Abstencions?

Partit Popular.

I vots a favor?

De VOX.

Per tant, 1 vot a favor, 2 abstencions i 14 vots en contra.

Per tant, queda rebutjat el punt 3 de la proposta de resolució.

**Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús
de la línia Lleida-Almacelles-Raimat**

250-00172/15

Passem, per tant, al punt número 14 de l'ordre del dia, tal com han comentat, que seria la proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús de la línia Lleida-Almacelles-Raïmat, presentat pel Grup Parlamentari dels Comuns. El diputat Mijoler, quan vulgui, té la paraula. *(Pausa.)* Sí, no es preocupi.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident, com que no he esgotat temps en la intervenció anterior, espero que no m'ho tinguin en compte. Bé, avui portem a aquesta comissió aquesta resolució que aborda una qüestió que per nosaltres és de màxima rellevància i sobretot ho és pels ciutadans i ciutadanes d'Almacelles i de Raïmat, que són les

greus deficiències del transport públic que connecta aquestes localitats amb Lleida, però també amb altres punts claus. Aquestes mancances no només limiten la mobilitat dels seus habitants, sinó que afecten directament el seu accés a serveis essencials, comprometen d'aquesta forma la seva qualitat de vida i el dret a una connexió digna i equitativa.

Aquest servei d'autobús interurbà Lleida-Almacelles-Raïmat presenta problemes estructurals, que s'han denunciat reiteradament sense que haguem tingut fins a la data una resposta...

Fitxer 3

efectiva. Les freqüències, ho sabem, són insuficients, especialment a les hores punta, quan la demanda supera amb escreix l'oferta. Això provoca que molts usuaris i usuàries siguin treballadores, estudiants, algú que necessiti accedir a serveis públics bàsics com els serveis sanitaris, no puguin seure, incapaços de pujar uns autobusos que arriben al límit de la seva capacitat. Aquesta situació genera frustració, genera inseguretat i genera sobretot una sensació d'abandonament per part de les institucions responsables.

La problemàtica esdevé encara més crítica durant els caps de setmana. Els dissabtes, amb la reducció dràstica de viatges, es limita l'accés a l'oci, al comerç i a activitats culturals de la capital, afectant especialment els i les joves i aquells que no disposen de vehicle propi. En aquestes comarques diuen que als divuit anys has de tenir un cotxe sota el cul. Els diumenges, l'absència total de servei aïlla completament aquestes comunitats, deixant-les sense opcions de transport públic.

Aquestes deficiències en el transport per carretera cal afegir-hi la situació del servei ferroviari. La línia de tren Saragossa-Lleida, que travessa el territori, no ofereix parades operatives ni a Almacelles, a l'estació d'Almacelles, en un estat de notable degradació, ni tampoc al baixador de Raïmat. Això elimina qualsevol alternativa viable al transport per carretera, malgrat el potencial que el ferrocarril podria tenir per una mobilitat més sostenible i eficient. A Raïmat, la ubicació de l'única parada d'autobús situada en una rotonda a més d'un quilòmetre del nucli urbà, representa una barrera addicional, especialment per persones grans o amb mobilitat reduïda,

que es veuen obligades a recórrer llargues distàncies en condicions sovint insegures.

Aquestes limitacions, dic en el transport públic, tenen conseqüències que van molt més enllà de la simple incomoditat. En un context en el que ens trobem, que hem reiterat, de crisi climàtica i de compromís amb la sostenibilitat, la manca d'un servei eficient obliga moltes famílies a dependre, com deia, del vehicle privat per accedir a centres educatius, hospitals, llocs de treball o simplement pel seu oci. La resolució, dic, d'aquests problemes que es plantegen, són una qüestió també de justícia social i de responsabilitat política.

Per això, instem el Govern a aquestes tres mesures concretes. Incrementar la freqüència de pas de la línia autobús interurbà Lleida-Almacelles-Raimat, per garantir un servei regular i adaptat a les necessitats reals dels usuaris. En segon lloc, augmentar la capacitat dels vehicles per evitar la saturació en els moments de màxima afluència. I, finalment, assegurar la seva reserva pressupostària necessària el 2025 per fer possible aquestes millores. I, en tercer lloc, establir les bases d'un servei de transport públic digne i sostenible a llarg termini. La millora d'aquest servei no només dignificaria la vida dels seus habitants, sinó que contribuirà a construir un model de mobilitat més inclusiu, més equitatiu i respectuós amb el medi ambient.

És el moment de demostrar amb fets el compromís pel benestar de tots els territoris del nostre país.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. I ara passàriem la paraula als diferents grups parlamentaris, començant per aquells que han presentat esmenes. I comencem amb el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. En el context d'emergència climàtica és imprescindible maximitzar els mitjans de transport públic sostenibles. Actualment, els ciutadans de Catalunya que utilitzen diàriament el transport públic s'estan trobant que el servei és il·limitat i ineficient. El problema és més greu en aquelles poblacions que no tenen

cap alternativa de mobilitat, com és el cas d'Almacelles o Raïmat, com bé ha exposat al company Mijoler. Els usuaris de la línia del bus exprés E5 que cobreix el trajecte Lleida-Almacelles-Raïmat han incrementat de manera exponencial i, com que no existeix una alternativa de transport públic, el servei actual d'autobús no pot absorbir la demanda.

Davant d'aquesta situació, Junts compartim la necessitat d'augmentar la freqüència d'expedicions cap a Lleida, especialment en hores punta, i garantir un servei d'autobús durant els caps de setmana i festius, d'acord amb la demanda d'usuaris d'aquesta línia. D'altra banda, i a falta d'una estació d'autobusos, conseqüència de la gestió d'un govern format entre d'altres pels Comuns, que en el moment que es podia haver executat es va rebutjar, tot i ser una demanda històrica d'Almacelles, compartim la necessitat de millorar la seguretat de les persones que esperen l'autobús a peu de carrer. Mentrestant, seguirem reclamant que es faci l'estació d'Almacelles.

Junts defensem una Catalunya connectada en tots els sentits. Això també inclou tots els pobles de fora de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Almacelles i Raïmat necessiten amb urgència noves línies d'autobús, més horaris i més expedicions. Primer, perquè no poden absorbir la demanda dels seus veïns que necessiten desplaçar-se. I segon, perquè no poden cobrir la demanda de tots els pobles més petits del voltant. Necessitem un transport públic eficient, per això cal posar eines per fer front a les demandes dels ciutadans d'arreu del país.

Per tot això, votarem a favor de la proposta de resolució i agrair que, suposo, que ens hagin acceptat l'esmena que hem presentat.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Ortiz. Té la paraula la diputada d'Esquerra Republicana, Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Bé, entomem, de fet, en aquesta comissió, ja hem parlat dels problemes de transport entre Almacelles, Raïmat i en general de Lleida. Jo crec que

el posicionament d'Esquerra Republicana està molt clar i, a més, en el temps, segurament el tenim tots molt clar, quan la nostra companya, la Montse Bergés, en el darrer Ple del Parlament va presentar una moció subsegüent a la interpel·lació sobre les polítiques de mobilitat a la vegueria de Lleida, que, evidentment, afecten aquesta problemàtica amb una visió molt més àmplia.

Si tot el país necessita, necessàriament, una millora imprescindible del servei de rodalies, Lleida, segurament, en el servei de tren, és dels territoris més menystingut en tot aquest àmbit de transport públic ferroviari, que, al final, és pel que apostem més des d'Esquerra Republicana i que entenem que és el que ha de ser l'eix vertebrador de la mobilitat pública en el nostre país. I, per tant, en la moció que els comentava parlàvem des d'ampliar l'oferta de circulació dels trens de les línies RL3 entre Lleida i Cervera, així com RL4, és a dir, tota una sèrie de continuar amb aquesta línia, d'implementar encara més les línies de transport ferroviari, en el cas de Lleida, millorar la intermodalitat entre la RL1 i la RL2.

I, de la mateixa manera, també aconseguir, demanàvem en aquella moció, que Adif procedeixi la reobertura de l'estació de tren d'Almacelles, la de la EMD de Raïmat, així com també un nou baixador al centre de Raïmat, perquè el de la EMD està a una distància del municipi, o, fins i tot, a Sidamon o a Fondarella.

En tot cas, això, evidentment hauria d'anar acompanyat de tota la integració tarifària del país en el sistema ferroviari, però és evident que això no passarà demà, perquè tots sabem que les obres ferroviàries són molt més lentes i, per tant, cal avançar en la línia del que proposa aquesta moció, d'aconseguir, bàsicament, perquè bé ho explica la moció, perquè el tren a hores d'ara, i tal com ho reclamàvem, no para ni a Almacelles ni a Raïmat, per tant, necessitem avançar en la línia de l'autobús.

Compartim absolutament la proposta de resolució que es presenta d'incrementar aquesta freqüència del bus interurbà entre Lleida, Almacelles i Raïmat, així com augmentar la capacitat i fer la millora d'aquest servei d'autobús. En tot cas, les nostres esmenes anaven en la línia de, un, aquestes parades que hi ha a la carretera, rotondes, incrementar la seguretat pels usuaris que han d'esperar allà en aquests autobusos, i la nostra altra esmena anava en la línia d'intentar aconseguir que la mobilitat d'aquesta zona millori implantant una línia d'autobús nocturn, així

com dues línies d'autobusos llançadora per optimitzar els temps de viatge i aconseguir mitjançant una línia Gimenells-Raimat i una altra a Pla de la Font-Sucs, que tota la mobilitat de la zona millori molt, juntament amb les mesures que ja originalment proposava la proposta de resolució,

I acabo agraint l'acceptació de les esmenes i la facilitat d'acordar-ho amb el diputat Mijoler.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. I com a últim grup esmenant té la paraula el Grup Socialista i Units per Avançar, el diputat Manel Ezquerra.

Manel Ezquerra Tomàs

Sí, bon dia. Gràcies, vicepresident. Aquest servei el presta l'ATM de Lleida en el marc de la concessió atorgada per l'Administració General de l'Estat, ja que també en algun dels seus horaris és interprovincial, entrant a la província d'Osca en alguns dels seus horaris. Aquest bus exprés ha sofert un gran increment des que es va implementar a les nostres terres, no només a Almacelles, sinó a les poblacions de la corona que envolten Lleida, Lleida ciutat, la capital. I està en la línia aquest increment del que està passant a tot arreu, això ho tenim tots bastant clar, no?

Al territori tenim peticions de totes les poblacions, sobretot d'aquesta corona de l'àrea metropolitana de Lleida, que l'increment és necessari amb les freqüències per a aquest augment d'usuaris. Nosaltres hem parlat també amb l'alcalde d'Almacelles i regidors, i sí, ens plantegen la necessitat d'aquest augment de freqüències perquè l'increment d'usuaris és palpable i a vegades ens parlen que es queden estudiants o gent que torna a treballar, sobretot a tarda i vespre. Per això demanen un reforç explícitament més al matí a primera hora, d'Almacelles a Lleida, i a tarda i vespre reforçar de Lleida cap a Almacelles, a l'inrevés.

I bé, diputat Mijoler, també, i a tots en general, diputats i diputades, l'important aquí seria que ens fiquem tots d'acord, tots plegats, per augmentar, per tenir pressupostos, bàsicament. I més encara quan estem en uns pressupostos prorrogats, els aprovats el 2023, i tots som conscients, jo mateix he estat a Consell Comarcal en reunions amb l'ATM de Lleida, de les dificultats pressupostàries que

tenen. Aleshores, jo crec que tots plegats hauríem de treballar en aquest sentit, tenir pressupostos actualitzats, perquè els costos del servei han augmentat molt, i això és necessari pel bé d'un territori, d'alguna manera, que s'ha sentit sempre una mica descuidat pel que fa al transport públic.

Nosaltres votarem a favor, evidentment, igual com en la línia de la PR que va entrar aquí sobre el tema de les parades del tren a Almacelles i Raïmat. I ens abstenim al punt 4 per indefinició. Estem d'acord en augmentar la seguretat a les parades, però també, tal com s'ha dit aquí ara fa un moment, per part de Junts en el tema de l'estació, creiem que el que hem de fer és assentar-nos, escoltar-nos, parlar, què és el que va passar perquè l'estació d'Almacelles caigués en un ple, fos rebutjada per un ple de l'Ajuntament d'Almacelles, i seria interessant començar per aquí, no? Tenien partida pressupostària, estava resolt que hauria d'haver-hi aquesta inversió, i des d'Almacelles no es va voler executar.

Aleshores, estem d'acord, però en aquest punt ens abstindrem per indefinició exactament de quines són les parades que necessiten més..., necessària la inversió. Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Ezquerria. Sí que us demano als companys i companyes diputats i diputades que si parlen tots alhora baixin una miqueta la veu, perquè hi ha algun moment en què se sent molt de..., per tant, i per respecte del diputat o diputada que està intervenint, sí que us demanaria que parleva en un to més baix.

Seguim els grups ja no esmenants, i passo la paraula al Grup Parlamentari del Partit Popular, la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, senyor president. Aquesta proposta torna a posar de manifest la deficiència en tot el transport entre el que és Almacelles, Raïmat i també amb la connexió amb Lleida. Nosaltres, en aquest sentit, ja vam, quan es va substanciar la reobertura de l'estació a proposta d'un altre grup parlamentari, vam posar de manifest la necessitat de millorar tot el transport, tant el ferroviari com el viari.

I en aquest cas les línies d'autobús, perquè afecta directament la vida quotidiana de moltes persones, com s'ha destacat, que van a estudiar, que van a treballar, que van als serveis sanitaris, però també els caps de setmana tampoc tenen capacitat a l'hora de poder-se desplaçar perquè aquesta mobilitat és molt insuficient degut a la falta d'autobusos, i el diari, els dies laborables, tota la part d'insuficiència de freqüències, i també el col·lapse que hi ha a les hores punta.

Per tant, aquesta és una situació greu que afecta el que és tota la mobilitat amb la connexió amb Lleida, però també tota la part de connexió amb l'Aragó. Aquesta connexió és fonamental que s'articuli a través d'un transport públic de qualitat, amb eficiència, i que tingui unes freqüències que, veritablement, siguin les adequades per donar resposta a l'alta demanda que hi ha en els dies laborables, però també en els dies de cap de setmana.

El Grup Popular, des d'aquesta visió donarà suport a la proposta perquè, tal com diu la pròpia proposta, la freqüència de pas de la línia interurbà Lleida-Almacelles i Raimat cal incrementar-la, també augmentar la capacitat, ja que aquesta capacitat és insuficient, i les condicions de viatge són absolutament insuficients, i per tant, requereix aquesta ampliació de la capacitat, i després, també, naturalment, ha de disposar de les partides pressupostàries perquè es pugui materialitzar.

Les esmenes d'Esquerra Republicana, nosaltres, si s'accepten, que he entès que sí, les valorem positivament, no la del Grup del PSC, que ja ens han avançat que no s'acceptarà segurament, perquè estem tot el dia estudiant i penso que hi ha coses que ja són constatables a l'hora de fer aquesta millora. El grup popular, també la diputada Montse Berenguer sempre ha destacat la necessitat de millorar tota aquesta connectivitat amb Lleida, però també amb l'Aragó, donada aquesta interrelació dels ciutadans, que tenen aquestes necessitats diferents en diferents modalitats.

Per tant, des d'aquesta visió, nosaltres donarem suport en aquesta proposta en tots els punts.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. Té la paraula el Grup Parlamentari de VOX, el diputat Andrés Bello, quan vulgueu.

Andrés Bello Sanz

Gracias presidente. Solo para manifestar nuestro voto favorable.

El vicepresident

Gràcies. Passem la paraula al diputat dels Comuns,...

Fitxer 4

el diputat Lluís Mijoler. *(Veus de fons.)* Ai, perdó, perdó. Faria repetir intervenció, disculpeu. Passem la paraula al Grup Parlamentari de la CUP, Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Votarem a favor d'aquesta proposta de resolució, només faltaria, entenent que, en definitiva, el que demana és un augment del servei de la línia E5, del bus exprés Lleida-Raïmat-Almacelles, un servei que queda palès, que és totalment insuficient i que, de forma especial els caps de setmana, com diu la proposta que es presenta avui aquí, amb tres busos per sentit els dissabtes i cap els diumenges, que no hi ha servei. I tampoc en té la línia de Tamarit, de Llitera, a Lleida, que també passa per Almacelles i Raïmat.

En definitiva, i com ja s'ha anat votant en altres PRs els últims mesos, el que convindria, recordem, és reobrir les estacions de tren de Raïmat i Almacelles i que hi parin els trens de la línia entre Lleida i Monsó, degudament reforçada amb més freqüència. I també considerem que són interessants, i així sembla que els han acceptat les esmenes que han presentat Esquerra Republicana, perquè creiem que és interessant el que plantegen, de crear aquestes línies de bus llançadora des d'altres pobles de l'entorn, que haurien d'estar coordinats amb la línia E5 i així funcionar en xarxa. També serviria per tal de tenir un bus que des del poble de Raïmat vagi fins a la rotonda on para l'E5.

Per tant, nosaltres votarem a favor de tots els punts.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. I li passo la paraula al grup proponent, el diputat Mijoler, un minut, perquè es pronunciï sobre les esmenes.

Lluís Mijoler Martínez

Sí, moltes gràcies. I d'alguna forma ja han estat avançades. No acceptarem, malauradament, l'esmena del PSC, tot i que entenem la bona voluntat en presentar-la i, per tant, la responsabilitat de Govern, però creiem que ja s'ha allargat molt la situació i, per tant, el que necessitem és una solució. En aquest sentit, també agraïm de qualsevol manera que es presentin i sí acceptem la resta d'esmenes, tant la d'Esquerra Republicana com la de Junts, creiem que, efectivament, milloren el text de la pròpia resolució. Són acords que ja s'han pres tant a Almacelles com a Raïmat, és a dir, el territori ja està..., hi ha un consens sobre aquestes aportacions i, per tant, també, com deia, milloren el text de la moció.

I, en definitiva, agrair a la resta de grups el seu posicionament a favor. Jo crec que és una qüestió que, com deia, ja és urgent, que clama al cel i que, en aquest sentit, al Parlament hem d'instar el Govern perquè resolgui d'una forma immediata aquest problema de mobilitat que pateixen Almacelles i Raïmat, que, evidentment, no han de ser territoris de segona al nostre país.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Per tant, entenc que la proposta de resolució queda en cinc punts, dels quals se demanaria votació separada del punt número 4 i la resta els podríem votar..., *(Veus de fons.)* El 5 també, 4 i 5 separat? *(Veus de fons.)* El 4? D'acord.

Per tant, ara passaríem a votació dels punts 1, 2, 3 i 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, s'aproven els punts per unanimitat.

I ara passem a votació del punt número 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

I vots a favor?

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

Per tant, serien, seria aprovat per 12 a favor i 5 abstencions.

Diputada Esteller, em demana paraula? *(Veus de fons.)* Ah, d'acord.

L'he comptada, si no m'he equivocat l'he comptada.

Gràcies.

D'acord.

Passem ara al punt 11 i al punt 12, a la compareixença del secretari. *(Veus de fons.)*

Fem recés d'un momentet i recollim el secretari.

(Pausa llarga.)

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bon dia. Bé, bon dia a tots.

Compareixença

357-00484/15 i 357-00493/15

Benvingut, senyor Nadal. Substanciarem a continuació aquesta compareixença demanada a petició de Junts per Catalunya i també del Grup dels Comuns. La substanciarem conjuntament, encara que són dues compareixences, a fi d'aprofitar més bé el temps. I, en aquest sentit, doncs, el senyor Nadal tindrà trenta minuts per a l'exposició i després cada grup tindrà cinc minuts per a la seva intervenció. A partir d'aquí... *(Lluís Mijoler Martínez demana per parlar.)*

Lluís Mijoler Martínez

Perdó, presidenta, cinc minuts pels dos temes?

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Sí, però ara els hi anava a fer una proposta. Havíem dit cinc minuts per tema, després el senyor Nadal tindrà deu minuts per intervenció i pensàvem fer una proposta d'una rèplica dels grups de tres minuts, si els hi semblava bé. *(Eva Candela López demana per parlar.)*

Eva Candela López

Però dels dos temes, no?

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Sí, sempre dels dos temes. *(Remor de veus.)* Però és que estan demanant que cinc minuts per un tema, eren pocs, no?, m'estàveu demanant? *(Eva Candela López demana per parlar.)* Perdó, perdó, el que digueu... *(Eva Candela López demana per parlar.)*

Eva Candela López

No, és que diguem que cinc minuts, cinc minuts per cada tema és el que hem fet sempre. Que els hem de reduir, d'acord, però cinc minuts per dos temes, quan fem venir a comparèixer algú que ens interessa el que enraona, dos minuts i mig per tema és molt justet. Ja sé que...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Els hi semblaria millor una intervenció única de set minuts? *(Eva Candela López demana per parlar.)*

Eva Candela López

Sí, allargar una miqueta, sí.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

I després no fem rèplica... *(Lluís Mijoler Martínez demana per parlar.)*

Lluís Mijoler Martínez

Presidenta, jo proposaria que faci 15 i 15, i nosaltres fem tres i tres i ho fem separat, perquè és que estem barrejant una mica, és veritat que tot és infraestructures i tot, però estem barrejant naps amb cols una mica, eh?, si se'm permet...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Millor quinze i quinze? Preferiu separar la intervenció? *(Eva Candela López demana per parlar.)*

Eva Candela López

Jo sí.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

És que s'allargarà molt, eh? Normalment les compareixences, normalment les compareixences les fem conjuntes, vull dir, fem una compareixença única, *(Veus de fons.)* Sí, sí, però ja fem trenta minuts com per allargar el temps, però bé, si prefereixen fer separat... *(Àngels Esteller Ruedas demana per parlar.)*

Àngels Esteller Ruedas

Per nosaltres ens és igual que siguin consecutives, que primer parli d'un tema i després d'un altre, i després jo penso que cadascú..., nosaltres, per exemple, ens dividirem la intervenció tres minuts i tres minuts...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Fem una ronda de consulta així ràpid. Dani, de la CUP...

Dani Cornellà Detrell

Nosaltres, com es faci ens és igual, que sí que cinc minuts considerem que és massa poc per les dues, i set minuts ho trobaríem més bé, sí, set minuts, una mica de marge...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Albert?

(Albert Salvadó Fernández intervé sense fer ús del micròfon)

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Salvador?

Salvador Vergés i Tejero

Nosaltres també, sí, set minuts i ja està.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

El diputat de..., bé, diputat Mijoler, vostè ja..., sí...

Lluís Mijoler Martínez

Sí, sí, al final anem a set i fem...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

D'acord. I el diputat de Vox?

Andrés Bello Sanz

A mi me da igual.

I el Partit Socialista...

Eva Candela López

Acceptarem que sigui així, però una altra vegada, si els temes són...

Fitxer 5

diferents, nosaltres entenem més lògic que es parli d'un tema, es facin les rèpliques i després es parli de l'altre. Ja sabem que s'ha d'optimitzar el temps de les coses, però fem venir persones que s'han preparat els temes també i convé centrar-nos en el tema que estem parlant.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Es tindrà en compte per la propera vegada. Doncs comencem la intervenció del senyor Nadal, tindrà un temps de trenta minuts i després farem la intervenció dels grups, d'acord? Senyor Nadal, té la paraula quan vulgui.

(L'exposició del secretari és acompanyada d'una projecció de xarts, els quals poden ésser consultats a l'expedient de la comissió.)

El secretari de Mobilitat i Infraestructures (Manel Nadal i Farreras)

Moltes gràcies. Faré una intervenció conjunta dels dos temes. Començaré per parlar del Port de Palamós. Vostès saben que el Port de Palamós és un port que té activitat econòmica, comercial, té activitat pesquera, té activitat nàutica esportiva i és un port molt estimat per la població. Per tant, té un tema de relació del territori i la ciutat amb el port molt important. Pel que fa a referència a l'activitat comercial, és un port tipus mitjà, tirant a petit, no té res a veure amb el Barcelona i amb Tarragona. Tenim càrrega general, mercaderies a granel i peces d'enginyeria. Treballem en el *hinterland* de les comarques gironines, per tant, no arriba gent del sud de França ni de la resta del territori de Catalunya pràcticament.

Exportem la biomassa forestal, la colza i el marro del cafè. Vostès si van al port veuran aquestes piles de biomassa acumulades i importem pasta de paper, barita, productes siderúrgics i fusta. L'any 2024 va assolir més de 155.000 tones, un 9 per cent més que l'any anterior, trenta-nou vaixells i el port porta mercaderies des del Magrib, la Unió Europea, Àsia, Sud-amèrica i Nord-amèrica.

Com vostès saben, Palamós també és un port d'una gran activitat pesquera. Té unes cinquanta embarcacions de pesca, aquí tenen la relació d'arrossegament, vint-i-dos, arts menors, disset, encerclament, quatre, palangre, dues, i embarcacions auxiliars, cinc. El volum de peix no és dels més importants de Catalunya, però sí, en canvi, que ho és el valor de la venda en llotja, que són 8,5 milions d'euros, que fa que sigui la tercera llotja del conjunt de Catalunya, per sobre de la de Barcelona, per exemple. I vostès saben que l'activitat pesquera estrella de Palamós, és la gamba de Palamós.

En els darrers anys, ja fa cap a vint anys, l'activitat de creuers també és molt important. Aquesta temporada va començar el dijous 3 d'abril, s'acabarà el dissabte 13 de desembre, per tant, un llarg període. S'ha desestacionalitzat el servei de creuers, n'hi ha tot l'any, això és important. A més, la tipologia d'embarcacions, els creuers que venen cada vegada són de gama alta, més petits si volen, o no tan grans, però amb molt de valor afegit. El dia que vam fer la inauguració n'hi havia un que tenia quaranta passatgers i em penso que tenia cinquanta tripulants, per tant, són creuers de valor afegit molt important.

Aquest any arribem a Palamós a seixanta-cinc mil passatgers i unes seixanta-set escales. Voldria indicar que això ja és el sostre de Palamós, podem arribar a setanta, però més creuers a Palamós seria jo diria insostenible des del punt de vista ambiental, de l'impacte en el territori, que seria ja una càrrega que la gent veuria malament. Fins ara són molt ben rebuts, els negocis, els establiments hotelers i de restauració obren especialment, amb horaris especials quan hi ha creuers, però més, jo crec que ja farien un efecte negatiu en la població.

Hi ha una entitat promotora de l'activitat de creuers, que és la Costa Brava Cruise Ports, en el qual hi ha Ports de la Generalitat, el Patronat de Turisme Costa Brava Girona, l'Ajuntament de Palamós, el de Roses i les cambres de Palamós i de Girona. I el de Roses perquè també hi ha activitat creuerística a Roses, tot i que avui parlem del port de Palamós.

L'altre tema que hi ha al port de Palamós són les activitats nàutiques. Com vostès saben, aquí hi ha el Club Nàutic Costa Brava que té una concessió, el Club de Vela Palamós, que fa tota aquesta activitat tan important, com el Christmas Race, que és una activitat de vela internacional d'alt prestigi que es fa al voltant de Nadal. Marina de Palamós, que és qui explota l'altre port, que també, com que en parlarem després un moment, doncs hi ha el port comercial i hi ha la Marina de Palamós, que també té una concessió. L'Associació Front de Mar, que és una nàutica popular, són les embarcacions de la població de Palamós, més petites, i finalment General Nàutic.

El port de Palamós, en el Pla d'Inversions de Ports de la Generalitat, té una previsió d'inversions de 2.100.000 euros en el període 2024-2027. Les actuacions més importants són les que veuen aquí. Per exemple, jo diria, voldria ressaltar la instal·lació de plaques solars al magatzem que hi ha a la zona de la Pedrera per valor de cent mil euros. N'hi ha una que ja s'ha fet, que és la recuperació de la balisa de l'entrada del port. És una balisa molt simbòlica, és del grup RCR Arquitectes d'Olot, per tant, un grup de reconegut prestigi amb el Premi Pritzker, per tant, és una balisa que té un valor arquitectònic important. S'ha arreglat amb una inversió per sobre de seixanta mil euros. Hi ha la llotja que s'està canviant el paviment, la millora del moll de ponent, les instal·lacions d'aigua, etcètera. Com veuen vostès, és una

inversió que hem dit que superaria els 2 milions en el període d'actuació del Pla d'Inversions.

I ara entrem en el tema que suposo que és el que a vostès els interessa i pel qual volen la compareixença del president de Ports de la Generalitat, que és el tema del Pla Urbanístic Portuari del Port de Palamós. Aquest és un tema que ve de molt lluny, jo recordo que també era president de Ports al voltant..., entre el 2003 i el 2010 i ja començàvem a redactar avantprojectes de plans especials del Port de Palamós i estem al 2024 i encara estem redactant projectes de plans especials o ara de plans directors urbanístics del Port de Palamós.

Per tant, han passat molts anys, molts de consellers, molts de presidents de Ports de la Generalitat i encara no tenim un Pla Director Urbanístic i això fa que hi hagi segons quines activitats, per exemple, la nova concessió del Club Nàutic que estigui aturada i que està en pròrroga fins que no puguem tenir el Pla Director aprovat i en funció de la nova distribució d'espais fer una nova concessió.

Ara en parlarem una mica, de quines són les previsions del Pla Director Urbanístic però des del 2003 fins ara, diguem-ne, s'han fet diverses versions i potser jo ara voldria destacar que és que l'any 2016 en aquell moment es va firmar un conveni entre Ports de la Generalitat i l'Ajuntament per redactar el Pla Especial Portuari. Es va adjudicar la redacció d'aquest Pla Especial Portuari a l'empresa Techplan i es van fer diverses sessions participatives l'any 2018, però l'any 2020 aquest Parlament va elaborar una nova llei, que és la Llei de ports i de transports en aigües marítimes i continentals en la qual es canvia tot el sistema de planificació portuària i es canvia el model de plans especials portuaris pel model de plans directors urbanístics portuaris.

Per tant, tota la feina que s'ha fet en aquell moment i tota la participació es torna a començar de zero i es torna a fer un nou procés de redacció del Pla Director Urbanístic, ja no el Pla Especial sinó el Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós. Aquí ho veuen, l'any 2021 la Comissió de Territori de Catalunya va acordar iniciar la formulació del Pla Director Urbanístic i va encarregar aquesta redacció a la Secretaria de Territori, amb la col·laboració de l'Administració Portuària i

l'Ajuntament de Palamós. Estem al 2021 i això és fruit de la nova llei portuària que els he esmentat abans.

El Pla Director Urbanístic és una nova figura que és un instrument de govern que és un alt nivell de planificació, ja no el fa Ports de la Generalitat sinó que el fa la Secretaria de Territori i té tot un procés llarg de tramitació com altres plans directors urbanístics. De tot el que es va fer es va fer un acord per formular els documents inicials i durant els dos últims anys hi ha hagut un cert impàs en la tramitació d'aquest Pla Director Urbanístic Portuari perquè jo crec que hi havia profundes discrepàncies sobre què es volia fer en el Port de Palamós. És a dir, hi havia una posició de l'Ajuntament, hi havia una posició de la Cambra de Comerç, una del sector pesquer, una de Ports de la Generalitat, una dels que redactaven el document i, diguem, s'ha trigat a trobar un acord de consens sobre el que havia de contenir.

I ara explicaré una mica aquest nou Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós. Ara en aquests moments hi ha consens entre l'Ajuntament, Cambra de Comerç, Generalitat en els dos, Ports de la Generalitat i Secretaria de Territori i podem anunciar que durant el mes de juliol es tramitaran els documents d'avenç del Pla Director Urbanístic i es farà la consulta a l'Ajuntament de Palamós i s'iniciarà el procediment d'avaluació ambiental estratègica. Per tant, es desencallarà durant aquest mes de juny-juliol i podrem tramitar aquests documents ja per iniciar l'avenç del Pla.

Llavors, es procedirà a una aprovació inicial, que preveiem que es pugui fer el març del 2026 i l'objectiu seria l'aprovació definitiva a finals de l'any 2026, a l'últim trimestre, després d'un procés de participació pública, quaranta-cinc dies d'exposició pública i la sol·licitud dels informes pertinents a Ports, a Costes de l'Estat, a Costes de la Generalitat, a Medi Ambient, tots els organismes que estan afectats pel tema portuari.

Quins elements conté el Pla Director Urbanístic Portuari del Port de Palamós? El que és important és que, per primera vegada, es planifiquen conjuntament els dos àmbits portuaris. Es planifica el que fins ara era el port de la Generalitat, el port comercial nàutic i pesquer, el que aquí a la foto veiem a l'esquerra, i la Marina Port de Palamós, que és el que hi ha a l'altra banda. Per tant, el Pla Director Urbanístic

toca els dos àmbits portuaris de Palamós i això és una novetat i jo crec que és important que es faci la planificació conjunta i aquí tenen el dibuix de l'àmbit portuari. Aquest document, com que estem expressant ant aquí al Parlament quedarà a disposició de vostès i, per tant, podran consultar possibilitat.

Quins elements conté aquest Pla Director Urbanístic? Doncs, evidentment, reubicar les activitats que té el port, que ja he dit que són la pesquera, la comercial, la nàutica esportiva. Un element molt important és que aquest és un port també lúdic, que en gaudeixen els ciutadans i els turistes que van a aquesta població. Per tant, el que és molt important és articular el lligam entre el port i la ciutat, que no sigui una peça aquí situada en la qual la gent no pot circular, la gent no pot anar-hi, no pot..., i per tant, veuran vostès que aquest és un dels elements més importants de l'opció escollida del nou Pla Director Urbanístic.

Per tant, reordenar les activitats, permetre el creixement i el desenvolupament del port en l'àmbit comercial, turístic, etcètera, posar en valor el paisatge. Vostès veuran, després ho veurem, que tota la zona de la punta aquesta entre els dos ports, que en aquests moments hi ha moltes naus, passarà a ser d'ús públic i serà una zona d'ús col·lectiu, amb passeig de ronda, circulacions pels vianants, etcètera. I, per tant, s'eliminarà una part de l'activitat comercial que hi ha en aquesta punta per permetre recuperar un espai natural aquí. Per tant, tot el tema paisatgístic, tot el tema d'articulació amb la ciutat, la circulació a peu, la circulació dels cotxes, tot això estarà regulat en aquest nou Pla Director Urbanístic, els aparcaments, etcètera.

Hi ha diverses alternatives que es van considerar. La zero, que era no fer res, la u, que era agafar els documents del Pla Especial Portuari que havia iniciat tramitar Ports de la Generalitat, la dos, que és un model de recorregut marítim, la tres, que és de tipus urbà, i la quatre, que és aquesta, l'escollida, que planteja recuperar l'activitat i, sobretot, connectar el port amb la ciutat. Ja he dit, per tant, ordenar els usos, la mobilitat rodada i els aparcaments, el recorregut de vianants, la integració del port a la ciutat i, evidentment, un port, el que compta, i el més important, és la làmina d'aigua, les embarcacions que hi haurà i com les distribuïrem.

Aquí tenen l'àmbit del Pla Director Urbanístic i, en tot cas, potser, no sé si tinc alguna cosa per apuntar o vinc cap allà i tinc la veu alta i caminant..., bé, el Pla Director

Urbanístic, com veuen vostès, té la Marina Port de Palamós i el Port Comercial de Palamós i té uns vials d'accés, el vial d'accés al port i al nord, podríem dir-ne, i el vial més urbà que ve del passeig. Per tant, l'accessibilitat continuarà sent la mateixa, amb dos punts, dues rotondes a l'entrada de cada un dels dos vials per regular més ja l'entrada dels vehicles del Port de Palamós i amb construcció d'aparcament en aquest àmbit, això és molt important, ara ho explicaré, i també una possibilitat d'aparcament a l'entrada aquí a la zona on ara hi ha la nau industrial, l'antiga pedrera, etcètera.

Per tant, accés de vehicles i rotondes que regulin l'accés, més aparcaments. Un element molt important...

Fitxer 6

és aquest aparcament, si vostès coneixen el Port de Palamós, en aquests moments l'aparcament seria tota aquesta zona d'aquí, la platja, per dir-ho d'alguna manera, i per tant es faria una semi cobertura de..., s'allargaria el que és la plataforma del passeig per fer una zona d'aparcament semi cobert, i tot el que és la planassa, la planassa és aquella zona que hi ha tots els restaurants de Palamós, i que ara és un aparcament i hi ha ports de la Generalitat, també seria un aparcament cobert, de manera que es guanyaria passeig, el continuat del passeig per aquí a sobre, i la planassa també quedaria a un nivell semisoterrat.

S'ha fet estudis de viabilitat d'aquest aparcament, i és viable i per tant, segurament, si es treu a concessió, aquest és un dels elements que ha fet que es trigués en tramitar aquest pla especial portuari, que havíem de veure si les peces que es col·locaven tindrien interès o quedarien aquí en un pla molt maco, però que no es pogués executar. Sabem que l'interès per aquest aparcament hi seria i que per tant, inclús, podria treure a concessió la construcció i l'explotació de l'aparcament.

Un altre aparcament seria una zona d'edificabilitat, aquí on ara hi ha les naus del Punt Nàutic Costa Brava, etcètera, que es podria fer un edifici, que pot ser un edifici únic o un edifici per parts, perquè també el que volem és que es pugui anar executant. Si tu vols treure tot un edifici en un aparcament que potser ja no és tan rentable com aquest d'aquí, potser no et trobaràs concessionari, però si vas traient t

parts, i dius, escolta, els locals comercials, locals pel Club Nàutic Costa Brava quan fem la concessió, etcètera, potser ens en sortirem i podrem comercialitzar també tota aquesta zona d'aquesta nova edificació que es preveuria aquí.

El que és la nau actual de la pedrera es mantindria com a nau comercial, es preveu també una nau sobre l'espigó. Tota l'ordenació de l'àmbit de terra en aquesta nova plataforma que s'allargaria, i aquí també, la platja es netejaria, es netejaria el camp de boies que hi ha per aquí, és a dir, i per tant tot serien palanques regulades del front, aquest que en diguem de mar, que és aquest front de nàutica popular.

Per tant, llavors, hi ha tot el tema vianants, ja ho veurem, si em caso ho avanço aquí, però hi ha un altre diapositiva que ho veurem, que a la zona que ara hi ha entre on hi ha l'edifici de capitania marítima, de duanes, etcètera, i que hi ha uns panyols, uns magatzems dels pescadors, i aquí hi ha tota la plataforma del Club Nàutic, s'intentaria fer com una plataforma per sobre aquests panyols, aquests magatzems, s'intentaria fer com una plataforma per sobre, que és aquests locals, aquests panyols, aquets magatzems, i fer com un passeig de vianants per sobre, que faci possible tot un recorregut per vianants des de Palamós fins a la Nova Marina.

Vostès saben, bé, aquí hi ha el recorregut de la plaça, que una nova concessió que s'ha fet a la Marina Far. S'ha construït un ascensor que permet l'accés entre la Marina Far i la zona del Padró de Palamós. Per tant, planificar conjuntament tot, els dos àmbits portuaris de Palamós en un. *(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de l'orador.)* les més puntuals que vèiem, que tenen el que dèiem la circulació, amb les dues rotondes que regulen l'entrada i els dos vials que permeten l'accés a l'àmbit portuari.

Aquí tornem a tenir la mobilitat rodada i aparcaments. Aquí tenim la proposta de regulació de la mina d'aigua. Voldria que quedés clar que aquest document que traurem a audiència municipal i que serà com un avenç de pla i que tindrà el document estratègic ambiental també ja que l'acompanyarà, és un document de proposta que, fruit del debat, es pot modificar. És a dir, amb el que deia jo, escolteu, a la zona de la pedrera l'edifici de serveis pot ser un edifici sol o pot ser un edifici fragmentat. És a dir, tot això tindrà elements que, fruit del debat que es produeixi, de la informació que es produeixi, podran ser modificats en el futur.

Hi ha un element, per tant, que volia comentar aquí, en aquests moments que estem parlant de la làmina d'aigua, que ha estat el tema del que ara ocupa el Club Nàutic Costa Brava, que hem de veure com el redefinim, perquè la proposta que es fa en aquest document és treure tota l'edificabilitat que hi ha damunt del moll i portar l'edificabilitat a edificis adossats a la zona que veiem aquesta, que hi ha ara la duana, hi ha capitania marítima, els panyols dels pescadors, etcètera. I això hem de veure si és factible treure a concessió tot aquest espai per al..., que ara ocupa el Club Nàutic Costa Brava, però evidentment serà un concurs públic i, per tant, obert a qui es presenti.

Bé, aquí hi ha un resum dels elements que es plantegen, que és tocar la zona del passeig i la planassa, ja els he dit, el passeig, allargar o ampliar la zona de passeig per sobre de l'aparcament, recuperar la platja, per tant, treure les embarcacions que hi ha en aquests moments a la platja, posar-les en aquella zona de nàutica popular que els hi deia. Tot el tema de la catifa i el front del port, la catifa és això que els hi deia, els panyols que donen damunt de la zona de pesca i de la zona que ocupa en aquests moments el Club Nàutic Costa Brava i, llavors, la pedrera que és aquest amplit que en aquests moments hi ha una nau comercial que serveix d'ajut al port de Palamós i que per nosaltres és molt important, sense aquesta nau de la pedrera l'activitat comercial de Palamós deixaria d'existir.

I aquí tenen vostès uns renders, una mica de com quedaria algun dels elements, aquí tindríem la zona del passeig i la planassa, com quedaria el pàrquing aquest semisoterrat, com per sobre hi hauria un voladís que permetria perllongar el passeig fins a la planassa, fins la plaça aquesta que ara hi ha un pàrquing de vehicles.

Aquí tenen la catifa, que és aquesta zona que els he dit que hi hauria com un passeig mirador de vianants per sobre el que ara són els panyols. Aquest és un element que es podria anar fent per parts. I finalment, la pedrera que hi ha la proposta d'un edifici de serveis, que també dic que és un edifici que podria treure's tot o en part o per trossos.

S'ha fet un estudi econòmic de les actuacions del Pla Director Urbanístic i pel capbaix les actuacions serien uns 51 milions d'euros, jo calculo que seran més perquè estan fets comptant els preus d'actuar en zones de terra, hi ha actuacions que s'han de fer

dintre del mar que seran més cares. Per tant, jo diria que la xifra de 51 milions d'euros és molt orientativa del que cal fer al Port de Palamós. Com veuen, per tant, és un pla que en aquests moments tenim un document tancat que podem ja reeditar, com he dit, durant el mes de juny-juliol a l'Ajuntament per començar a fer l'avenç de pla. Això és el que hi ha sobre el Port de Palamós.

(Pausa. Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de l'orador.) A parlar, per tant, del tren tram o tramvia del Bages. Bé, si un cas, voldria emmarcar el tema aquest del tren tramvia del Bages dins la política de trens i tramvies de la Generalitat en el conjunt de Catalunya en aquests moments. Fa pocs dies vam fer una reunió de presentació de tots els estudis que s'havien fet sobre trens tramvies. Aquests documents els hem de penjar i fer públics ja, s'han tancat els estudis, estudis que venien de lluny, que estaven a mig realitzar i es va dir, escolteu, hi havia una resolució del Parlament, s'han de presentar els documents, s'han tancat i amb les conclusions que hi havia, que són conclusions que segurament no satisfà ningú d'aquesta cambra, tampoc al Govern.

Els estudis estaven contractats, les empreses els fan professionalment amb uns mecanismes i unes taules que són els que professionalment toca fer i cap dels trens i tramvies que s'han estudiat són viables econòmicament o socialment, o tenen un TIR molt baixa de rendibilitat. Però, dit això, aquests documents seran públics, són públics ja, es van publicar i els vam presentar a totes les plataformes. El Govern no descarta cap tramvia. Els estudis no donen, però sobre cada una de les propostes tramviàries farem propostes concretes. No en descartem cap, encara que ens donin uns resultats molt negatius.

Cal impulsar una política ferroviària, cal impulsar una política de transport públic, per tant, que quedi molt clar i aquí està escrit, no descartem cap actuació, cap. Altra cosa és que la planificació es faci en funció de la demanda, en funció de les necessitats i en funció de la disponibilitat pressupostària.

El document que presentarem després d'haver analitzat els documents que hem rebut, que venen del anterior Govern i que ara hem tancat, contemplarà en cada un dels àmbits on s'estan estudiant tramvies actuacions concretes. No rebutgem res. I una cosa molt important és que farem construcció de tramvies, estem construint. El

tren tramvia del Camp de Tarragona, l'estem construint. Amb una inversió a la primera fase de gairebé 200 milions d'euros i de més de 500 milions d'euros en el conjunt. Per tant, ningú pot dir que el Govern no impulsa polítiques ferroviàries a Catalunya, 500 milions d'euros, que Déu-n'hi-do.

Dos, farem estudis informatius per tirar endavant altres propostes tramviàries i construir nous tramvies. I avui parlarem del Bages i al Bages veurem que tenim tres fases. Dues, amb possibilitats d'executar l'any que ve. Una tercera, una mica més endavant. I després, una definitiva més tard. I tres, en els àmbits en què encara no ens sembli que sigui necessari o que no hi ha prou massa crítica o no tenim dotació pressupostària per fer més estudis de trens tramvies, farem reserves urbanístiques perquè ningú pugui dir quan vingui d'aquí un temps un nou Govern que el Govern socialista no va actuar perquè allà on es podia haver construït un tramvia ara ja hi ha un edifici construït o no sé què.

Farem reserves urbanístiques en els àmbits tramviàries perquè ningú pugui dir que no es fa feina i això ho incorporarem als plans territorials, parcials i plans d'infraestructures del transport. Això és una mica de marc general perquè quedi clar, perquè no es posi en dubte, primera, que complim els acords d'aquest Parlament i segona, que el Govern tirarà endavant totes aquestes polítiques.

Anem ara al tram Bages, que és el que em demanen vostès avui aquí. Aquí tenim un estudi informatiu per fer dues noves estacions de Manresa, a la Parada i al Parc Tecnològic o el Parc de l'Agulla, que tenim l'estudi informatiu que està en redacció i l'estudi d'impacte ambiental que també està en redacció, que s'ha fet la promoció inicial i que per tant aprovarem l'estudi informatiu aquest any 2025 d'aquestes dues parades, 2025 i per tant, podem redactar el projecte constructiu l'any que ve, 2026, de dues parades en l'àmbit del Bages, amb un cost aproximat de 13 milions d'euros més 6 milions i mig pel material mòbil que toca.

L'altre element és un element que sé que genera polèmica però és un compromís de l'anterior Govern i de l'actual Ajuntament, que és fer un soterrament i un perllongament de la línia a Manresa, és a dir, moure una mica l'estació i fer aquest soterrament. Això també s'està redactant el projecte constructiu en aquest cas ja i el podem tancar aquest any 2025, de manera que es podria licitar l'obra l'any 2026.

Això és una inversió prevista de 36 milions d'euros. Voldria dir que hi havia dues propostes de soterrament de línies ferroviàries de Ferrocarrils de la Generalitat, una a Igualada, que també la volem tirar endavant. A Igualada també és suprimir un pas a nivell i aquesta, és un compromís amb l'Ajuntament de Manresa i forma part de tot el tema tramviare. Per tant, aquest projecte estaria a disposició de ser licitat l'any vinent.

I ara ja anem a la resta del tren tramvia. Aquí s'han utilitzat diversos estudis que existien anteriors, de sistemes tramviaries de BRCATs, un estudi venia de l'any 2009, després hi ha un estudi de la Fundació Mobilitat Sostenible de l'anterior Govern, etcètera, i afecta set municipis, Súria, Callús, Sant Joan de Vilatorrada Manresa, Sant Fruitós de Bages, Santpedor i Sallent, cent vint mil habitants.

Aquí tenim la relació de documents que s'havien estudiat anteriorment. Veiem que la mobilitat d'aquest àmbit té una gran mobilitat cap a Barcelona, mil sis-centes pujades al dia cap a Barcelona Rodalies, mil tres-centes a Ferrocarrils de la Generalitat, mil dues-centes al bus interurbà.

Les relacions, com veuran vostès aquí, ara suposo que és difícil de llegir, però en vehicle privat, per exemple a Sallent, 4.676 vehicles i només vuitanta-sis persones en transport públic, és a dir, la quota de transport públic és ridícula en aquest àmbit. Potser la més forta la que hi ha entre Manresa i Sant Joan de Vilatorrada, que hi ha...

Fitxer 7

Tretze mil vehicles i nou-cents passatgers en transport públic. Per tant, aquí tenim un problema de mobilitat en transport públic. S'han estudiat diversos escenaris a trens i tramvies. Un primer escenari amb diverses alternatives, que seria aprofitar el sistema de trens de Ferrocarrils de la Generalitat que en aquests moments ja existeix, la línia de Sallent, la línia de Súria o existeix o existeix la via, diguem-ne, eh? I també es preveia en un primer escenari possible construir una nova línia cap a Sant Joan de Vilatorrada i la connexió entre les estacions de Manresa Adif i Manresa Renfe.

I l'escenari escollit és el que combina aquest que dèiem, d'aprofitar els ramals existents de Sallent i Súria amb l'establiment d'un BRCAT o d'un sistema de transport públic entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa i Navarcles que aquest és fer aquest transport públic i estudiar la perllongació fins a Súria i Sallent és el que hem estudiat.

L'estudi que es va fer deia que el conjunt de les dues branques del tramvia entre Súria i Sallent costaria uns 270 milions d'euros. Clar, aquest és un tramvia molt barat comparat, 270 milions d'euros, comparat amb els de Girona, 2.000 o més milions d'euros, perquè aquí ja hi ha les vies i el traçat està fet. Per tant, aquest és el que veiem que és més factible començar a fer perquè hi ha un traçat que existeix. Per tant, 270 milions d'euros. Si ens limitem a fer els dos ramals però la connexió amb Sant Joan de Vilatorrada la fem amb transport públic de viatgers amb autobús, això es rebaixa a 150 milions d'euros, un cost previst d'explotació anual entre 9 i 12 milions d'euros i una compra de material important. Aquí tenen vostès les dades d'aquest estudi.

Per tant, quines són les conclusions de l'estudi que va fer l'anterior Govern i que nosaltres hem tancat? Que totes les opcions de tramvia són desfavorables. Que tot i així es pot incrementar en un 20 per cent l'ús del transport públic en aquest àmbit, que hem vist que era molt pobre, relacions pobríssimes. Que l'escenari millor seria el de transport públic tot per carretera, però que té cert sentit i és el que el Govern opta per fer, és treballar en la transformació de les actuals vies de ferrocarrils del Súria-Sallent amb un sistema de tren tramvia i fer una línia d'autobús –com dèiem–, entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa i Navarcles, Sant Fruitós i Navarcles.

Per tant, el que el document que nosaltres proposarem en el conjunt de plataformes tramviàries que analitzarà, com deia, tots els sistemes tramvies i les actuacions a fer en cada un, en el cas del tramvia del Bages nosaltres diem, farem l'any vinent les dues estacions del Parc de l'Agulla i de la Parada. Tancarem el projecte constructiu de moure l'estació de Manresa i el semi soterrament de Manresa. Farem un estudi informatiu per fer una primera fase, que convocarem aquest any 2025 ja la licitació per perllongar en una primera fase aquestes dues estacions del Parc de l'Agulla i de la Parada fins a Santpedor. Per tant, això faríem l'estudi informatiu aquest any 2025, o la licitació.

I també aquest any 2025 segurament abans de l'estiu entrarà en funcionament la millora de la línia d'autobús entre Sant Joan de Vilatorrada i Navarcles. Per tant, actuacions concretes que proposem fer aquest any i en el futur. I llavors, com dèiem, la reserva urbanística del que és el traçat entre Manresa i Súria i Manresa i Sallent. Aquí tenim la proposta més immediata, que és aquesta que dèiem, perllongament de Manresa Alta fins al Parc de l'Agulla fer-ho l'any vinent. Fer la línia de bus, ho tenen aquí en groc, entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa, Sant Fruitós i Navarcles. I fer l'estudi informatiu aquest any 2025 de la perllongació fins a Santpedor.

La perllongació fins a Santpedor, el cost és relativament assumible, són 17 milions d'euros i per tant és una actuació que nosaltres contemplem que si fem la licitació de l'estudi informatiu el 2025, el constructiu el 2026, és una actuació que es podria fer bastant dins d'aquest mandat. La millora del bus entre Sant Joan de Vilatorrada i Sant Fruitós i Navarcles es posarà en funcionament abans de l'estiu i serà una millora que explotarà Sagalés, no Monbus, d'acord? Per tant, això és una mica les propostes dels estudis que tenim sobre la viabilitat del tren tramvia al Bages i allò que el Govern creu que és raonable fer i que proposem fer.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, gràcies, senyor Nadal. Li hem donat una mica més de temps perquè pogués acabar la seva exposició. I per tant, ara començaríem primer amb els grups proposants. Tindria la paraula el diputat Salvador Vergés, de Junts per Catalunya. Com repartirem el temps farem una aproximació de minuts, que també serem una mica flexibles amb tots els grups i després seria el torn de David Saldoni per la segona part de la intervenció. Per tant, endavant, té la paraula.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé, doncs moltes gràcies. I gràcies també al secretari Manel Nadal per la seva compareixença. Pel que fa al Pla Director Urbanístic portuari del port de Palamós és evident que Palamós i el seu port no són elements complementaris o separats, sinó que la història i l'activitat econòmica de la ciutat va intrínsecament lligada amb el seu port. Per tant, més que mai és important que aquest pla director urbanístic

aconsegueixi que hi hagi un equilibri real entre les diferents activitats. Se n'ha parlat, l'activitat comercial, evidentment, hi ha unes no gens menyspreables dues-centes mil tones que es mouen de mercaderies l'any en aquest port.

També un equilibri amb l'activitat creuerista, que siguin uns creuers, a més a més de valor afegit. Equilibri també, òbviament, amb el sector pesquer, que no només no se'l perjudiqui amb aquest pla director urbanístic, sinó que en surti reforçat, que ja prou pateix per altres bandes. I un equilibri també amb el sector de la restauració, amb el sector esportiu.

Per tant, l'ordenació urbanística que se'n derivi, entenem que ha de tenir el consens, ha de tenir el diàleg amb tots els sectors afectats i no només amb l'ajuntament i amb les entitats, diguem-ne, socials que també, òbviament, l'ha de tenir també amb el sector empresarial. I en aquest sentit ens comentaven que no han estat convocats encara per part de vostès la Cambra de Comerç de Palamós i voldríem saber si ho té previst i quan es reuniran amb ells per la representativitat que tenen, òbviament, en el teixit econòmic i empresarial de la ciutat.

És un projecte estratègic, un projecte d'interès general i per tant ens preocupa l'anunci que vostè feia en el sentit que preveu que estigui l'aprovació definitiva feta a finals de 2026. A nosaltres el que ens fan arribar és una petició de terminis més accelerada que no pas això. El que es voldria és que el primer trimestre del 2026 poguessin sortir ja les noves concessions a concurs, és un tema que crema, d'acord que ve d'anys però és un tema que corre amb molta pressa i per tant voldríem saber també per part seva si vostè afirma que no hi ha cap possibilitat de poder resoldre definitivament aquest pla director urbanístic abans, com ha dit de finals de 2026.

També aprofitant que malauradament vostès governen aquí i governen també Madrid quines accions ha fet vostè, secretari Manel Nadal per aconseguir que el port de Palamós sigui considerat port Schengen, i si no n'ha fet cap quan té previst reunir-se amb l'Estat espanyol per aquesta qüestió, que òbviament tindria una importància i unes derivades molt significatives per l'activitat d'aquest port.

Ha parlat de l'increment de l'aparcament, és un tema que fa temps que hi ha molta manca de places d'aparcament a Palamós, però no ha quantificat quin preveu que

serà l'increment en número de places, això voldríem saber, i voldríem saber també en aquest sentit si preveu reforçar el transport públic.

Finalment, una darrera pregunta, no veig el temps, no sé si m'estic passant o no..., *(Veus de fons.)* D'acord..., *(Veus de fons.)* Tiro, d'acord. Una darrera pregunta és si aquest pla director urbanístic aprofitarà, es preveu que aprofiti els elements que van sorgir de les participacions ciutadanes dels plans especials previs a la llei de ports del 2021. I em permeto un apunt polític, també l'hi faig jo mateix, una aportació una idea, estaria bé que aprofitant aquest pla director urbanístic preveïessin un espai on hi pogués haver un monument d'homenatge al fet que el Port de Palamós va decidir en el seu dia no deixar entrar el vaixell carregat de policies nacionals que ens van venir a reprimir L'U d'Octubre.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, moltes gràcies, diputat. A continuació té la paraula el diputat David Saldoni.

David Saldoni i de Tena

Sí; moltes gràcies, secretari, també per l'exposició i perquè l'informe que es va parlar del tren tram del Bages, com la resta, els puguem conèixer i espero que aviat els puguem tindre a disposició per poder-los analitzar profundament. En aquest sentit nosaltres som uns fermes defensors també del transport ferroviari, considerem que és una alternativa sostenible per poder en aquest cas contribuir a una mobilitat molt millor, però també hem d'analitzar en aquest cas la massa crítica a l'hora de poder-ho fer viable.

I en aquest sentit creiem que el tren tram de la comarca del Bages ha de ser una aposta, hem de poder treballar perquè pugui ser una realitat, però creiem també que ha d'anar lligat a quina visió tenim a la comarca del Bages, com volem que esdevingui en el futur perquè, si és només per traslladar els habitants que som actualment o tenim previstos certs creixements en aquests sectors, perquè si amb una visió comarcal del Bages potenciem el que és el tren tram que, per tant vol dir l'eix cap a Sallent i l'eix cap a Súria vol dir que això ha d'anar acompanyat d'un

desenvolupament d'aquests municipis amb una voluntat també de voler créixer, de poder fer més habitatge, que hi pugui haver més mobilitat.

El segon tema que hauríem de posar sobre la taula és l'objectiu del tren tram i el tren tram ens el plantejem simplement com una mobilitat interna dintre de la comarca del Bages, perquè la gent d'inicialment Sallent i Súria i pobles que lliguen abans puguin anar a Manresa o el veiem amb un objectiu de la gent d'aquests municipis que volen anar també a Barcelona, perquè aquí és on hem d'analitzar distància i temps.

I, per tant si ens plantejem un tren tram que ha d'anar per exemple de Sallent a Manresa sobrepassa la mitja hora, sobrepassa els trenta-cinc minuts, doncs clar, a això hi sumem el temps que actualment tenim a la R4 d'una hora i vint aproximadament per poder baixar, ens anem a més de les dues hores per poder anar de Sallent a Barcelona, fet que ho fa en aquest cas inviable amb una alternativa que és el transport col·lectiu, en aquest cas el transport d'autocar, que hi està una hora, per tant ens el fa ineficient. Per tant, hem de saber molt bé a l'hora de tirar-ho endavant en què ho volem convertir.

En aquest sentit també jo voldria reivindicar que el llegir no ens faci perdre l'escriure. Creiem que és molt important que puguem parlar del tren tram de la comarca del Bages, però és molt important que parlem de la mobilitat en transport públic a la comarca del Bages, que va molt més enllà dels eixos que tenim sobre la taula i quan parlem d'eficiència és brutal quan veiem per anar de Sallent a Navarcles és impossible, per anar de Navàs a Sant Joan de Vilatorrada és impossible, perquè tot ho has de fer amb els vies de passar per Manresa.

Per tant, creiem que amb un dèficit d'explotació que preveiem de 9-12 milions d'aquest tren tram es podria fer moltíssima feina, parlar de transport a la demanda, parlar de taxi a la demanda, parlar de transport d'aportació que hi pot haver en determinats..., amb el tren normal. I aquí és on hem de posar els nostres reptes per millorar el transport el transport públic a la comarca del Bages i crec que ho hem de fer d'una forma global. I un tren tram que començàvem parlant de Súria i Sallent en els dos eixos avui ja només estem parlant de Santpedor i estem parlant només de si fem alguna cosa cap a Sant Jordi de Vilatorrada.

Per tant, l'objectiu inicial perd en gran part el seu referent i crec que tot això ens porta que ho puguem analitzar bé que ho puguem pensar bé per recuperar els objectius i saber ben bé què en volem fer.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, moltes gràcies. A continuació tindria la paraula el diputat Mijoler, que és l'altre grup proponent, el Grup dels Comuns i tindria el torn per un temps de sis minuts.

Lluís Mijoler Martínez

Me'l repartiré amb mi mateix en les dues intervencions. A veure, doncs gràcies de nou al secretari per la seva compareixença, que de ben segur al llarg de la legislatura en tindrem moltes i de dues qüestions que, en definitiva, tenen a veure amb infraestructures importants pel nostre país i de mobilitat. Pel que fa, comencem pel port en el mateix sentit que ha fet el secretari. Hi ha algunes de les qüestions que jo crec que sortiran més endavant, estem parlant d'un avenç i per tant ens preocupa quin serà o que aquest PDU garanteix un equilibri entre el creixement econòmic que és necessari, evidentment, i la qüestió també urbanística, però també la preservació del medi ambient.

Ecologistes en acció i Stop creuers ja han alertat sobre l'impacte dels creuers per emissions contaminants, de pressió que puguin tenir aquest PDU sobre zones sensibles a la Xarxa Natural 2000, que estan properes.

També una qüestió que s'ha plantejat des de Junts és les al·legacions que es van rebre en el procés...

Fitxer 8

participatiu. No tenim clar si s'han tingut en compte o no ara de cara a aquest avenç i també ens preocupa si aquest pla estarà preparat per abordar reptes futurs, com evidentment és l'adaptació al canvi climàtic i per nosaltres una qüestió important,

que és la limitació de la massificació turística que podria erosionar la identitat de Palamós.

Per tant, algunes preguntes concretes. Col·lectius com a Ecologistes en acció i Stop creuers deia, han anunciat l'impacte ambiental dels creuers a Palamós especialment per les emissions. El PDU abordarà aquest problema? Es preveu, està previst limitar el trànsit de creuers i o implementar mesures com l'electrificació dels molls, com s'està duent a terme a Barcelona. Com he avançat abans, la protecció de zones sensibles. El port està molt proper a àrees de la Xarxa Natura 2000 i a espais que també són de gran valor paisatgístic. Aquest PDU garantirà que les actuacions no afectaran aquests entorns protegits? Entenc que hi haurà l'estudi d'impacte ambiental, però hi ha una preavaluació ambiental específica? Tenim ja identificats aquests possibles impactes?

Sobre l'adaptació al canvi climàtic quines mesures concretes inclourà aquest PDU per adaptar el port al canvi climàtic? Com l'augment del nivell del mar, per exemple, o fenòmens meteorològics extrems, això es tindrà en compte amb aquest PDU?

Sobre la integració de propostes ciutadanes, que ja he dit abans, el procés participatiu del 2018 va recollir dues-centes noranta propostes, si no tinc malament la dada. S'han incorporat o s'incorporaran aquestes aportacions al document final, es farà de nou un nou procés participatiu més enllà dels governs locals per aportacions finals? Abans del PDU ja hi ha alguna exemple concret de propostes ciutadanes que ja hagin tingut influència en aquest pla? Com evitem que l'increment del turisme, especialment dels creuers desplaçi o perjudiqui la pesca tradicional, també s'han referit abans algunes intervencions, com per exemple el que és la gamba de Palamós?

Ja ens ha contestat sobre les millores a l'accés públic i esperem veure amb més detall i quina afectació tindrà als ciutadans i ciutadanes de Palamós en el seu dia a dia i també això, si el PDU podrà no contribuir o contribuir negativament a una massificació insostenible que ja denuncien algunes entitats pel que fa aquesta pressió turística.

Canviem de tema per parlar dels trens trams. Jo celebri avui la compareixença del secretari i jo crec que ens dona una esperança que aquelles propostes que fem des

dels Comuns, però que majoritàriament aquest Parlament ha fet seves tenen a veure precisament amb què el tren tram és una alternativa viable a altres mobilitats, com per exemple promoure carreteres i promoure el transport privat. Per tant, per nosaltres el projecte del tren tram diguéssim que no és tan sols aquest projecte de mobilitat, sinó per nosaltres és l'aposta per un model que, també s'ha dit, uneix cohesió territorial, uneix justícia social, uneix sostenibilitat.

Sobre el que el projecte per nosaltres, quan el juliol del 2004 el Govern va anunciar a la Taula de Mobilitat del Bages que l'únic tram prioritari era aquest de Manresa-Santpedor i que es descartava el ramal a Sant Joan de Vilatorrada i deixava fora la connexió amb Sallent i Súria, doncs que es basava en aquest estudi d'efectivitat, doncs per nosaltres va ser una mala notícia i com dic ara, que es replantegi d'aquesta forma i que en qualsevol cas es tingui en compte una reserva si és que no es fa de forma definitiva al curt termini, creiem que és una bona notícia. Però també creiem que no podem, i aquí és un etern debat sobre si gestionem l'oferta o gestionem la demanda respecte la mobilitat.

Creiem que en aquest cas, malgrat que evidentment no sigui rendible econòmicament i que el nombre inicial de viatgers seria reduït, l'aposta definitiva del Govern per una mobilitat sostenible passa precisament per fomentar aquesta oferta i descartar-ne d'altres.

N'ha fet referència, també, al soterrament de Manresa, però nosaltres creiem que Ferrocarrils de Generalitat és un operador ferroviari i no un operador urbanístic. Per tant, que faci aquesta promotora d'operacions urbanístiques i apostar únic i exclusivament pel soterrament i no pel desplegament integral del tren tram en comptes de fer-ho en aquestes fases per nosaltres creiem que hipoteca la possibilitat d'una xarxa ferroviària comarcal connectada, que sigui útil i que sigui competitiva i que planifica, entenem, justament en sentit contrari al que està fent Europa, que aposta precisament per tramvies en superfícies.

Crec que ja he consumit el temps i de nou agrair i posar de manifest aquesta esperança que ens porta avui el secretari i que evidentment farem el seguiment perquè es doni compliment del que ens ha manifestat.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

(Se sent un telèfon mòbil.) Bé, mira, veus? Perfecte. Bé, doncs moltíssimes gràcies. A continuació té la paraula el diputat Albert Salvadó, d'Esquerra Republicana.

Albert Salvadó Fernández

Gràcies, presidenta. Agrair primer que res al secretari esta doble compareixença. Comencem pel port de Palamós. Al final municipis que tenen instal·lacions portuàries d'esta magnitud, d'este impacte per al propi municipi quant a accessibilitat, encaix urbanístic, regular usos concessionals, la mateixa mobilitat del municipi, encaix al final zona portuària amb municipi, entenem que un pla directiu urbanístic és una eina no només de planejament sinó estratègica per poder resoldre tots estos encaixos.

De fet, el nou pla director del port de Palamós és una eina que entenem que és imprescindible poder-ne disposar al més ràpidament possible. Ha d'incorporar temes que són claus per al municipi de Palamós. És important, ho ha comentat el secretari, és important fer-ho també de la mà del municipi, lògicament. Per a naltros és important que es puguin contemplar aspectes que són reclamats des de l'Ajuntament de Palamós, com contemplar la millora de la connectivitat port-municipi, especialment a la zona de l'estenedor de xarxes a l'inici del Passeig del Mar. També aspectes com l'ampliació de les zones d'estacionament públic en zona portuària, que és una demanda cada vegada més evident.

L'eliminació de les zones de fondeig a la badia. La millora de la connexió a peu a la zona de la catifa. També la connexió del camí de ronda entre el port marina i el port de Palamós. L'adequació i millora de l'àmbit de la pedrera per convertir-lo en un espai multifuncional que pugui acollir usos portuaris, però també que pugui acollir un ús social. En definitiva, aspectes que des del mateix municipi són importants, que el pla director entenem que ha d'incorporar o que seria bo que incorporés com a instrument estratègic per al futur del municipi.

Ja porta anys, ho comentava el secretari, el 2016 és el primer conveni crec recordar que signa ports amb l'Ajuntament. Per tant, portem anys i emplacem el secretari que es pugui avançar lo més ràpidament possible per poder disposar del pla director i així, d'una vegada per totes ja disposar d'una eina que serà, com deia, imprescindible per a poder encaixar port i planejament urbanístic municipal.

Així també demanem, ho comentava el mateix secretari, que es pugui treballar amb lo màxim consens possible amb l'Ajuntament i també, com s'ha dit abans, amb el teixit socioeconòmic del territori, perquè al final és un tema de perspectiva i no és només amb perspectiva local, és important que pugui encaixar amb l'Ajuntament, però també amb perspectiva supramunicipal, este tipus d'instal·lacions és important que es puguin treballar amb les diferents organitzacions empresarials i socioeconòmiques de l'àrea d'influència, que és important.

Dit això, passo a parlar del tren tramvia del Bages, esperem no confondre-mos. Tren tramvia, important per poder discutir i consensuar les necessitats de mobilitat del territori, secretari, fer-ne ús, convocar la Taula de Mobilitat del Bages, ho demanen alcaldes, alcaldesses, consell comarcal, com a espai efectiu per posar damunt la taula propostes i model de mobilitat de la comarca. Fa temps que no es convoca la Taula de Mobilitat i pensem que seria important recuperar este espai de debat.

Des d'Esquerra Republicana sempre ens hem mostrat fermament partidaris d'impulsar els projectes de xarxa de trens tramvia que complementen la xarxa actual ferroviària i que permetin millors connexions a tot el territori. Per naltros és imprescindible prioritzar les inversions i actuacions per consolidar un canvi modal que contribueixque a fomentar ús de sistemes de transport alternatius més eficients i sostenibles. I en este sentit també és imprescindible oferir alternatives de mobilitat fiables que ajudin a articular la mobilitat a Catalunya, l'equilibri territorial i la descarbonització del transport, tant en l'àmbit de transport de mercaderies com de la mobilitat obligada en vehicle privat.

Poder complementar la mobilitat i generar xarxa de transport públic eficient que contribueixque a la descarbonització i que vagi més enllà de les vies ferroviàries ja existents pensem que és avançar cap a un model de mobilitat modern, que és el que hem d'apostar com a país. Creiem evident que el paper de l'Administració pública, per altra part, no s'ha de limitar a oferir serveis que tenen demanda de la població, sinó que no pot defugir de la responsabilitat de proposar nous models, també de mobilitat, models que han d'acabar tenint una influència en les pautes de comportament de la ciutadania i que haurien de comportar també l'increment de la demanda.

Me'n congratulo, del que comentava el secretari, que el Govern no descarta a priori cap tramvia, independentment dels estudis de demanda, que és evident que el model i demanda van íntimament lligats i un genera l'altra i a la inversa. Sí que és cert que podria semblar que des de Manresa fins a Santpedor podria ser viable una primera fase.

La pregunta és, entenc que el Govern s'ha plantejat poder-lo fer per trams. Tindria sentit també amb l'objectiu de generar demanda en lloc d'estudiar directament un transport d'alta capacitat i d'alta inversió com és un tren tramvia, per tant, en retorns llargs, estudiar en algun tram, aprofitar el trajecte i el traçat, però amb autobusos, perquè el secretari ha fet el, no sé si ho he interpretat correctament o no, ja em respondrà en la seua intervenció.

I per acabar, també celebrem que el Govern continue amb l'aposta per soterrar el ferrocarril, la via ferrocarril a Manresa, importantíssim per al municipi, reivindicat per l'Ajuntament de Manresa. Tampoc m'ha quedat clar i li pregunto, quan tenien previst licitar el projecte de soterrament. I, per últim, també si el secretari té previst fer alguna reunió per anar avançant amb l'Acord Nacional sobre el Transport Públic.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, gràcies, diputat. A continuació, tindria la paraula la diputada Àngels Esteller, del Grup del Partit Popular.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. Vull donar també les gràcies al secretari per l'explicació que ens ha fet de les dues intervencions. I referint-me més al port de Palamós, des del Grup Popular li haig de dir que valorem molt positivament i creiem que els ports de Catalunya tenen un gran potencial. Valorem tota l'activitat econòmica que es desenvolupa i totes les activitats nàutiques que també es desenvolupen al port. Perquè nosaltres seguim la línia de les directives de creixement econòmic blau de la Unió Europea, en la que considera els ports el gran potencial i dinamitzador de l'economia i també necessàriament ha de ser la porta d'entrada d'activitat econòmica, de turistes, etcètera.

I s'ha de fer conjugant tot l'equilibri de totes les activitats amb la preservació del medi ambient. I avui en dia la tecnologia i la ciència ho permeten i, per tant, no hem de reduir activitats econòmiques, no hem de reduir la pesca, no hem de reduir el turisme, no hem de reduir el transport marítim, sinó que aquestes s'ha de fer sota unes condicions molt estrictes que ja estableix la Unió Europea i la tecnologia, com deia, i la ciència ho permeten. Per tant, compatibilitzar activitat econòmica amb tot el que és la preservació de la sostenibilitat ambiental. Aquesta visió és una visió de caràcter integral que des del Grup Popular valorem i considerem que és la que ha de regir la política, com no pot ser d'una altra manera i, a més, és d'obligat compliment per part de tots.

Per altra banda, en ser el port de Palamós un port tan integrat cal un altre repte, que creiem que és fonamental, és tota la integració ciutat amb el port. Aquí cal eliminar totes les barreres arquitectòniques, cal facilitar el passeig marítim amb tota la connexió portuària i nosaltres considerem que cal fer-ho amb la màxima celeritat i amb el màxim acord i consens, naturalment, amb l'Ajuntament i amb tots els agents implicats i afavorir també tot el que és la part del pàrquing, tan necessària i fonamental a l'hora de poder millorar tota aquesta connectivitat.

Nosaltres lamentem tot el retard, s'han perdut deu anys, nosaltres creiem que aquesta discrepància que hi ha hagut durant aquest temps entre totes les administracions ja està, però cal resoldre i el que és fonamental és el diàleg amb el sector. Nosaltres reclamem un major diàleg amb tot el sector empresarial, tenint en compte el potencial i tota l'activitat econòmica que es desenvolupa en el port...

Fitxer 9

i tota l'activitat pesquera portuària, perquè és cert que al port, a part de tot això, també hi ha tota la part comercial que cal preservar i fer-ho amb la màxima diligència a l'hora de no tenir cap tipus d'inconvenient ni de minva cap a una d'aquestes activitats i després tota la relació que ha de mantenir amb Palamós.

Sabem perfectament que és complex, que no és fàcil, però que cal actuar amb celeritat i nosaltres també li demanem una reducció de terminis i una bona

planificació, un bon cronograma a l'hora de poder projectar cada any totes les visions i tots els estudis i tota l'activitat que s'ha de desenvolupar respecte aquest tema.

El Partit Popular també té molt d'interès en què el port de Palamós sigui el port Schengen i així ho hem reclamat en moltes ocasions i que veritablement es pugui desenvolupar amb aquest pla urbanístic al màxim potencial i una cosa que valorem molt positivament –i amb això acabo–, és l'acord i la coordinació entre el que és el port i la marina, donat que les activitats que es desenvolupen tenen un caràcter conjunt i que s'han de fer de la millor manera possible. I aquí ja acabo la meva intervenció.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, doncs a continuació té la paraula la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Gràcies senyora presidenta. Gràcies, senyor secretari per la seva intervenció, senyor Manel Nadal, per portar un debat tan absolutament important com és el de la mobilitat a la comarca del Bages, que actualment tantes mancances, tantes deficiències té també en matèria de mobilitat. Nosaltres li volem adreçar algunes preguntes, sobretot i especialment sobre la viabilitat d'aquesta infraestructura en el sentit de conèixer si tenen vostès estudis previs que justifiquin la conveniència d'aquesta infraestructura i especialment si van valorar en el seu moment alternatives possibles, com l'ampliació o la millora dels serveis ferroviaris existents actualment o també l'impuls del transport per carretera amb sistemes més flexibles. Volem saber si van valorar possibles alternatives en aquest sentit.

En relació també amb el cost econòmic de la infraestructura, avui ens ha parlat d'una xifra de 270 milions d'euros. Volíem conèixer si aquesta dada no definitiva, però sí que és una dada per vostès que s'ajusti a la realitat i les possibles afectacions que pot tenir en relació amb altres inversions prioritàries previstes actualment, donat que requerirà aquesta inversió pública molt significativa.

Quant a la sostenibilitat del servei a llarg termini, volíem conèixer també quins mecanismes tenen vostès contemplats perquè no acabi sent una infraestructura infrautilitzada. Si han valorat mecanismes perquè això no acabi passant. I, per

acabar, amb relació al procés participatiu amb els ajuntaments, amb els ciutadans, amb els agents implicats, quin és el procés participatiu o aquelles reunions o converses que s'han tingut amb el sector, amb els ajuntaments implicats i en aquest sentit contestarem a les preguntes que vostè ens pugui fer.

Gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, gràcies, diputades per ajustar-se tan bé al temps. A continuació té la paraula el diputat Bello, del partit de VOX.

Gràcies.

Andrés Bello Sanz

Sí, gracias. Muchas gracias, señor secretario por sus explicaciones, muy interesantes. Y en esa línea de lo interesante de la información pero también de la cantidad de datos que nos ha dado, quería confirmar que vamos a poder disponer de esas presentaciones y que nos las harán llegar a través de los servicios administrativos del Parlamento.

Bien, respecto al tema del plan director urbanístico del puerto de Palamós surgen varias dudas y le quería hacer algunas preguntas. En primer lugar, si nos puede aventurar, entendiendo la provisionalidad que ya ha comentado, el inicio del proceso, en fin, es un proceso administrativo complejo pero bueno, con las informaciones que ustedes tienen, si se atreve a darnos un porcentaje de incremento de capacidad total del puerto una vez finalizase todo este desarrollo urbanístico cuyo proceso administrativo se prevé iniciar próximamente, el incremento total de capacidad aproximada.

Luego también nos ha hablado del tema de los cruceros y los cruceristas, que está cerca ya al límite. También le quería preguntar cuál sería el escenario final de cruceros y cruceristas una vez finalizase el desarrollo de este plan.

Y, en tercer lugar, qué año prevén que podría estar todo este desarrollo urbanístico finalizado, si tienen alguna previsión al respecto.

Y con respecto a las posibles nuevas líneas ferroviarias en esta comarca del Bages, ha hablado de que el Gobierno ya tiene todos estos estudios de viabilidad, de que había encargado el Gobierno anterior, donde ha aventurado alguna conclusión sobre la escasa viabilidad, según..., no sé si ha utilizado esta palabra o alguna parecida, pero le quería comentar que cuándo y de qué manera podemos disponer de estos estudios. Si tienen previsto publicarlos o los hemos de pedir o qué.

Pues muchas gracias.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Bé, gràcies, diputat. A continuació, té la paraula el diputat de la CUP, el Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, primer de tot, referent al Port de Palamós quatre coses, perquè esperarem a tenir més informació i a veure-ho tot plegat i, evidentment, comptant amb la gent del territori, sigui des del propi Ajuntament, els grups municipals, el teixit comercial i, evidentment, les entitats ecologistes per poder veure com avança aquest PDU del Port de Palamós.

A nosaltres ens alegra sentir que vostè ja diu que s'ha arribat al màxim de creueristes. Nosaltres fa temps que ho diguem i, quan nosaltres ho diguem, ens diuen que som els del no, però finalment arriben quasi tots a les nostres conclusions, que tot té un límit i que, quan se supera, tot el que provoca són externalitats negatives.

I a Palamós les vivim, a nivell urbanístic, amb la Pineda d'en Gori i amb d'altres problemes urbanístics que té Palamós per aquest impacte molt bèstia d'aquesta pressió turística que repercuteix, evidentment, en l'habitatge i en l'urbanisme, també. Per tant, ens esperem a poder tenir més informació i, evidentment, escoltar les entitats ecologistes a veure què hi tenen a dir.

Referent als trens trams, primer celebrem que no els rebutja perquè això, una mica, les entitats és el que van entendre a la reunió que van fer amb el Govern. Millor, si es va mal interpretar. Per tant, celebrem que no els rebutgin i celebrem que anunciïn aquestes reserves de sòl urbanístic a futuribles, però que quedi clar que amb això

no n'hi ha prou, amb aquestes reserves de sòl, perquè si només fem reserves de sòl, hi ha altres projectes que vostè liderava també el 2010, que es van fer les reserves de sòl, de xarxa ferroviària, ho sap vostè, i estem a 2025 i no s'ha fet res. Tenir les reserves està molt bé, però no és una solució al que necessita o el que es demana des del territori.

Després, nosaltres, en aquest cas, el tren tram del Baixes, en direm el tren comarcal, perquè és com així en parla la gent de la zona i perquè també és una opció més raonable perquè el tramvia sempre s'associa a una cosa més lenta, en canvi el tren, amb la infraestructura que ja existeix allà, evidentment serà una solució més ràpida. Celebrem que digui això dels estudis i que ben aviat els puguem veure, perquè és evident que avui parlar sense aquests estudis ens és complicat perquè no tenim tota la informació. Sabem el que vostè ha dit, bàsicament el que han publicat les entitats de la seva reunió, però no tenim aquests estudis per poder parlar-ne més a fons.

D'altres projectes que vostè ha dit aquí, que sabem que estan en estudi, el que menys cost tindria perquè ja hi ha la via, com vostè ha dit que ja existeix, els ramals de Sallent i Súria que s'utilitzen per transports de mercaderies. Per tant, aquest projecte mereixeria mirar-se amb molt bons ulls, perquè es tracta de restituir un servei a uns ramals ferroviaris ja existents. Res més enllà que el Ferrocarrils de la Generalitat va fer una línia Lleida - La Pobla, quan Renfe anava a clausurar-la. Amb la diferència que els ramals entre Manresa, Súria i Sallent són molt més curts i concentren relativament més població, cosa que els dona més potencial de demanda que la pròpia línia de Lleida a la Pobla que hi ha actualment.

Després el Govern anterior també –ho ha dit–, va anunciar l'estudi informatiu del tram Manresa - Santpedor, que estava a punt de ser licitat. Vostè ha dit que això tira endavant, però recordar-li que anem un any tard i esperem que això es faci i que aleshores es va optar per fer aquesta passa fins a Santpedor, que ja era mitja renúncia a arribar a Súria i Sallent, però almenys no era enterrar el projecte, i redactar l'estudi informatiu seria per nosaltres una passa endavant més i permet seguir estudiant tot allò en què l'estudi que s'ha fet ara pugui haver d'aprofundir. Per tant, estem contents en aquest sentit.

També sobre el trosset que s'hi comptava amb l'estudi informatiu, que era el de dins del terme de Manresa, entre Manresa Alta i Parc Tecnològic que va estar en informació pública fins al setembre d'aquest 2024 passat, i sabem que té al·legacions, almenys de la PTP, pendents de resoldre pel que sabem, no sé si ja les han resolt, fins fa poc, si més no, estaven pendents. Han passat set mesos i encara aquest estudi informatiu no s'ha aprovat definitivament i no s'han resolt, entenem, aquestes al·legacions, i si és que ja les ha resolt, doncs després en el seu torn ens ho pot explicar.

També és inevitable preguntar-se el projecte del soterrament de la línia entre Manresa Alta i Manresa Baixador, que vostè també n'ha parlat i sembla que ho volen tirar endavant. Saben la nostra oposició, no entenem que s'aboquin desenes de milions d'euros a soterrar aquesta línia per moure una estació a dos-cents metres de lloc. Per nosaltres és enterrar literalment diners públics de la xarxa ferroviària i que no comporten en cap cas una millora del servei, com sí que la comporta tirar endavant aquest tren comarcal del Bages.

Demanem si ja ha finalitzat la redacció del projecte constructiu, que segons l'última modificació de contracte havia de finalitzar a finals del 2024, si saben quan preveuen licitar les obres i començar a executar-les i si segueixen pensant fer-les, que entenem que sí. I demanem si s'ha trobat algun problema geològic sobrevingut, ja que un representant de Xarxa 7, que va comparèixer a l'última comissió, que també va mostrar la seva oposició al soterrament, va fer un comentari en aquesta línia. Per tant, preguntem si això és així.

També referent al soterrament de Manresa dir-li que l'alternativa que van triar fins a Pere III en lloc de la plaça de les Oques és un despropòsit perquè invalida que mai es pugui prosseguir cap a Sant Joan de Vilatorrada i a l'estació de Rodalies, per tant...

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Diputat, hauria d'anar acabant...

Dani Cornellà Detrell

...és una mala opció.

I bé, res, per acabar, en resum, esperem veure aquests estudis informatius i poder continuar parlant-ne, ja havent-los llegit i amb la informació necessària que hauríem de tenir per poder fer un debat amb vostè.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Gràcies, diputat. Li hem deixat més marge, eh?, vull dir que no l'hem tallat de seguida però,... (*Veus de fons.*) D'acord. Doncs ara tindria la paraula el Partit Socialista, el diputat Becerra seria qui agafaria el primer torn.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Des del nostre grup ens dividirem el torn. Primer intervindré jo quant al port de Palamós i després me seguirà en el segon torn del tramvia el diputat Cristòfol. Quant al port de Palamós, primer de tot agrair-li la compareixença que fa. És una compareixença que crec que tots els grups podem compartir que ha donat una visió molt clara de cap on anem, cap on..., quin sentit se li pot donar al port de Palamós.

És un treball que en vint anys no s'havia fet en el sentit de venir a un Parlament i tenir una visió tan clara quant al port, quant a la inversió, quant a tota la forma d'unir els dos ports, quant a la continuïtat que ha de tenir respecte la ciutat, que precisament aquest és un dels canvis que va provocar passar de pla especial a pla director, perquè el pla director una de les premisses o una de les consideracions jurídiques que posava era precisament tenir en compte la ciutat i que hi hagi aquesta continuïtat o aquesta consideració. Sí que llavors en primer lloc felicitar-lo i molt agraït que hagi comparegut i que hagi explicat tan bé aquest procés.

S'ha comentat per diferents grups que si es tindria en compte o es podria tenir en compte les al·legacions que es van formular en la fase de pla especial, si s'ha tingut en compte les consideracions de l'Ajuntament de Palamós. Però realment amb els punts que ens ha donat el diputat Salvador Albert Salvadó, d'Esquerra, amb els quatre o cinc eixos principals que demana l'Ajuntament de Palamós precisament l'explicació que ha fet i pràcticament estan tots els punts principals que recull l'Ajuntament de Palamós...

Fitxer 10

estan en aquest sentit plasmats en aquest avenç.

Se'ns diu per part de Junts que mirem d'escurçar, però amb tot el respecte, és que els terminis i per donar precisament informació pública, audiència per fer participar tothom, considerem que el cronograma de temps de fer el pla director el creiem ben encertat. Més que res, precisament per això, eh?, si volem fer-ho amb implicació de tots els sectors, amb audiència de tot, amb informació pública de tots els àmbits. I més quan caldran informes sectorials concrets de molts estaments i moltes administracions implicades.

Llavors, d'aquesta manera quant al port de Palamós el veiem una oportunitat de millora, una inversió que..., ara estem en un moment inicial, es valoren 50 milions d'euros, però ja definirem els imports o els milions d'euros quan acabi tot el pla director, tota la tramitació d'informació pública, audiències, etcètera. Llavors, molt content que hi hagi aquesta inversió cap al territori. Segurament des del territori es valorarà molt positivament i veritablement serà un punt d'inflexió gran cap a aquesta zona amb aquesta inversió que es preveu des de la Generalitat.

I dono la paraula i em seguirà el meu diputat.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Perfecte, doncs té la paraula, li havia donat un marge més de temps però vostès es divideixen com considerin.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Bon dia, gràcies, presidenta. I també com han fet els altres grups agrair-li senyor Manel Nadal, secretari de Mobilitat i Infraestructures del Govern de la Generalitat aquesta compareixença aquí a la Comissió de Territori, perquè crec que ens il·lustra en aquest cas, en l'àmbit que jo tractaré, la segona part de la seva compareixença del tren tram al Bages, ens il·lustra d'on estem i quines opcions tenim.

I com s'ha explicat, portem molt de temps a la comarca del Bages parlant de la mobilitat, la mobilitat externa, la mobilitat interna. I jo insisteixo, el primer que vull posar en valor és que, com a mínim tenim aquest informe sobre la taula amb unes conclusions objectives i amb unes valoracions econòmiques. I evidentment, com ja

ha explicat, aquests eren uns estudis encarregats per l'anterior Govern i ara els tenim. No sé si estaven a punt abans o no, o perquè no agradava el resultat no es presentaven. Però bé, en qualsevol cas els tenim sobre la taula i hi haurà el moment de debatre'ls, compartir-los entre tots i totes per veure en aquest sentit cap on anem.

És evident que, com ha dit el secretari, el Govern no descarta cap tramvia i en això és el que nosaltres com a Grup Parlamentari i des del territori també hem traslladat la necessitat d'analitzar i avaluar les possibilitats. Bàsicament perquè com vostès saben, diputats i diputades, quan s'ha d'implementar en el territori una infraestructura doncs trepitges molts ulls de poll i aquí l'únic «avantatge», si em permeten, entre cometes és que ja tenim la xarxa ferroviària aquí i en aquest sentit ens ho facilita, tot i que els números són els quins són. Jo crec que tindrem temps entre tots i totes de fer el debat i veure quines decisions.

Nosaltres, des del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar acompanyarem els debats i participarem i acompanyarem el Govern en aquesta en aquesta qüestió tan necessària per la comarca del Bages. El calendari també veurem i seguirem de prop l'evolució del mateix. Nosaltres també des del nostre grup qüestionem la necessitat d'aquest soterrament, tot i que sigui un compromís de l'anterior Govern, el soterrament de la línia a Manresa, perquè és un tema més urbanístic de Manresa que no territorial i per tant anirem participant en tot aquest debat.

I valorem també molt positivament –i amb això acabo, presidenta–, aquesta millora del transport públic, d'entrada amb el bus amb Sant Joan i Navarces i creiem que és aquesta la línia de seguir potenciant tot aquest transport públic al Bages, perquè és una necessitat històrica demandada des de fa molts anys.

Moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, gràcies, diputat. Doncs tornàriem al torn de paraula al senyor Nadal perquè pugui donar resposta a tots els grups participants avui i tindria un termini de deu minuts.

El secretari de Mobilitat i Infraestructures (Manel Nadal i Farreras)

Bé, sobre el port de Palamós en general les intervencions coincideixen en què tenim un port important amb limitacions, eh? Els accessos de Palamós són limitats, són complexes i a més hi ha una situació en el territori que l'activitat comercial, per exemple, se la miren amb recel, de vegades, eh? I a l'estiu no pot funcionar a ple rendiment el port, etcètera, per tant... Però les propostes que vostès formulen, en general són de tipus de participació, que hem de millorar el procés participatiu. S'han fet consultes amb els ajuntaments, s'ha parlat amb la Cambra de Comerç però si ho hem de tornar-ho a fer ho tornarem a fer abans de fer l'audiència aquesta i de l'aprovació aquesta inicial per poder ja tramitar els documents ambientals, doncs farem aquesta reunió amb la Cambra.

I és evident que després hi haurà tot un procés participatiu que ja està reglat i per tant això ho farem. Els documents incorporen propostes de les que es van rebre en el procés participatiu, per tant, jo crec que aquest és un tema que podem estar d'acord en com ho farem. Que quedi clara una cosa, perquè navega per aquí, és a dir, no és un document que plantegi ampliar el port de Palamós, el que planteja és redefinir espais, redefinir usos. Clar, per exemple, jo ara m'ho mirava i pel que fa a referència a les embarcacions que tindrem allà, pràcticament no hi ha creixement. M'ho he apuntat en algun lloc.

En canvi, en el tema d'aparcament sí que és un tema que s'afronta de manera molt decidida, passarem a tenir mil cinc-centes places d'aparcament, vuit-centes noranta en l'àmbit del port comercial i mil cinc-centes, comptant les sis-centes onze que hi ha a la Marina Far. Si de cas els ho defineixo, quatre-centes trenta-tres a la zona del passeig i la Planassa, aquest aparcament que s'ha de fer una concessió, cent places a la llotja, a la zona en aquests moments que hi ha, seixanta a la zona de la catifa i dues-centes noranta-set a l'edifici aquest que es pot fer a la zona de la pedrera. Llavors, n'hi ha sis-centes onze a la Marina de Palamós.

Per tant, mil cinc-centes places que, com vostès deien, és un debat que preocupa molt el municipi i és cert. Per tant, el que deien vostès, cal parlar amb tothom. Miri, una de les coses que plantejava el diputat Salvadó, que és un ús provisional d'una zona que en aquests moments hi ha l'estenedor de xarxes s'ha arribat a un acord entre Ports de la Generalitat la Confraria de Pescadors i l'Ajuntament, hem donat la

cessió a l'Ajuntament per dos mesos i durant dos mesos l'Ajuntament en farà l'ús d'aparcament i la meitat serà destinat a l'estenedor de xarxes. Per tant, les coses es fan en consens amb tots els sectors econòmics com vostès reclamaven.

Per tant, no és una ampliació de l'espai portuari, sinó que és una redefinició. I és evident que hi haurà tots els documents ambientals per evitar actuacions sobre zones protegides o majors implicacions sobre l'espai portuari. Com deia, el nombre de creuers jo crec que ha arribat al màxim, estem a seixanta-set, volem arribar màxim a setanta, no dona per més. Ja hi ha vegades que n'hi ha dos i fins i tot alguna vegada n'hi ha hagut tres i per tant és una situació que jo discreparia. Hi ha gent que diu, home, els creuers tenen un efecte negatiu. Jo diria que la gent a Palamós els reben molt ben rebuts i estan molt contents que hi hagi aquesta activitat. Ara, hem de procurar que estigui equilibrat amb el tema comercial, amb el tema nàutic, amb el tema pesquer, etcètera.

El tema de pesca és cert que això ha anat a la baixa i per tant, cinquanta embarcacions de pesca en aquests moments són molt poques. Som el tercer port en rendiment econòmic, però no som ni el tercer, sinó el cinquè o sisè en tema de captures, per tant, treballarem.

Sobre el tema, tots els temes que em plantegen diversos grups. El tema dels terminis. Un cop ara fem aquesta tramitació inicial del document, de l'avantprojecte trigarem un any. Per tant això ens en anem a finals del 2026, jo no crec que puguem escurçar-ho. Si podem estaria encantat de fer-ho, però com vostès han dit, diu, bé, fa deu anys, no, no, escolti'm, l'any 2003 quan jo ja era president de Ports de la Generalitat ja començàvem a debatre el pla especial portuari, n'han passat vint-i-un i encara estem debatent el pla especial portuari de Palamós. Per tant, si finalment fem la tramitació i l'aprovem en un any jo crec que serà un gran èxit i espero que ho puguem fer.

Hi ha un tema recurrent, G que és el tema Schengen. Jo crec que és un d'aquests tòtems, una d'aquestes coses que ens posem aquí al damunt de la taula pensant que això resoldrà moltes coses, però no resol res. Quan hi ha necessitat d'activitat policial i de control duaner, hi és. I això es va fer a l'aeroport i no ha servit per res tenir un espai Schengen a l'aeroport. I venia gent de Vilamallà, del centre fitosanitari

a fer els controls sanitaris, pel tema de..., quan hi ha necessitats de policia a Palamós hi van, la policia i la Guàrdia Civil i actuem i no hi ha cap problema. I és un tòtem que ens sembla que això resoldrà coses i no, no hi ha cap dificultat en aquests moments per tirar endavant l'activitat comercial internacional de Palamós, ni l'arribada de creueristes dels Estats Units, d'allà on vulguin, que tots poden arribar i tots tindran el seu control de passaports.

I a mi sí que em sembla que qualsevol petició de gesticulació no la farà aquest Govern, gesticulacions respecte a les nomenclatures del port de Palamós no ho farem. Per tant, més participació, farem el debat, tancarem l'any 2026, aprovarem el pla director urbanístic. Hi ha una previsió d'inversions de 51 milions d'euros que jo crec que és curta, intentarem que la major part es facin per concessions i jo crec que ens en sortirem. Això trigarà anys, senyor Bello. No és un tema que es faci ni en dos, ni en tres, ni potser en deu, sinó que serà un procés lent.

L'aparcament, sabem que el de la Planassa i tal té interès. Molt bé, això pot fer-ho en dos o tres anys. L'altre aparcament, el de la zona de la Pedrera trigarem molt més temps a fer-ho. Per tant, tot això serà més complex i trigarem, jo dic, mínim deu anys per tenir les previsions realitzades.

Sobre el tema del tren tram jo me n'alegro que molts de vostès vegin una voluntat del Govern de tirar endavant una política ferroviària per Catalunya, que ha de ser complementària. No podem pensar que el ferrocarril ho resoldrà tot, també és com un tòtem, no, no. Ara hi ha gent que pensa que el ferrocarril..., no, el ferrocarril és molt més complicat del que ens pensem i hem de pensar en la intermodalitat, aquí es deia, hi havia grups que deien, bé, no val la pena pensar en el transport públic. Sí que val la pena, per tant, una participació que s'ha fet aquí de reunir la Taula de Mobilitat del Bages, fem-la, discutim i veiem què podem fer en tren, què podem fer en transport públic.

Nosaltres ja ho apuntem. Per exemple, una proposta que hi havia hagut de fer el Ferrocarril entre Sant Joan de Vilatorrada i Navarces, farem un autobús que entrarà en funcionament aquest estiu ja, millorarem. I això ha d'anar entrelligat amb el tema aquest que també és polèmic de la concessió de Monbus de les línies que van de Manresa a Barcelona, però és l'empresa que ha guanyat i fa unes propostes de

millora molt substancials, amb busos a la nit, amb millora de material mòbil i esperem que en aquest concurs li podem exigir els compliments dels temes que hi ha plantejats.

Per tant, jo crec que aquest debat de la intermodalitat, de la millora del transport públic, l'hem d'enfocar amb la convocatòria de la Taula de Mobilitat del Bages, que molts de vostès han reclamat, i d'aquesta manera podrem parlar dels circuits a peu, dels circuits en bicicleta, dels carrils bici, per tant dels trens tramvies etcètera.

El senyor Cornellà diu, home, fer una reserva de sòl, van fer-ho vostès amb l'eix transversal i amb l'eix orbital. Sort que vam fer-ho, perquè l'eix orbital, el tren orbital jo crec que és una prioritat de Catalunya que hem de fer, i si no haguéssim fet la reserva de fa deu anys, no ho haurien fet. El Govern republicà va fer la reserva de l'eix transversal, i la va fer..., la va iniciar el Govern Pujol, el va continuar el Govern tripartit i el va acabar el conseller Recoder en el seu moment, per tant, vam trigar quaranta anys a fer l'eix transversal viari, però ja hi havia la reserva, hi havia el dibuix, i per tant això és el que hem de fer amb els trens tramvies de Catalunya.

I jo crec i aquí vostès ho saben, que hi ha gent que demana en aquests moments el tren del Penedès, que no passin els mercaderies pel Penedès, sinó que passin pel transversal, que fem la línia cap a Igualada. Per tant, no són projectes utòpics, sinó que són projectes que hem de situar damunt de la taula i també debatre amb la gent del Penedès, etcètera. Per tant, jo que fem la reserva de sòl em sembla un pas endavant important i no és fer volar coloms, sinó és una voluntat de tirar endavant aquests projectes ferroviaris que Catalunya necessita.

Afrontem el tema de Santpedor perquè té un pressupost de 17 milions d'euros que sembla que el podem afrontar. La resta serien 200 milions, per tant, a mi em sembla que si comencem per fases és un bon camí per fer. Jo defenso els trens tramvies, defenso els autobusos, defenso la interoperabilitat i la intermodalitat, però no penso que sigui utòpic dir que farem trens tramvies al territori. Ja veurem quan els farem.

Però algú deia aquí, l'oferta crea la demanda i ara faig la defensa d'un projecte que molts de vostès diran, bé, en el seu moment l'aeroport de Lleida va ser molt criticat, 100 milions d'euros que van dir que no servien per res. Doncs en aquests moments l'aeroport de Lleida està saturat. Hem de fer un nou pla director urbanístic per ampliar

l'aeroport de Lleida perquè l'oferta ha creat la demanda. Escola de pilots, base de drons, formació, energies alternatives, fabricació d'hidrogen. Tot de projectes innovadors importantíssims que s'estan fent a Lleida i que en aquests moments fa que ja no hi capiguem. Per tant, jo crec que l'oferta crea la demanda.

Com l'estació intermodal que farem a...

Fitxer 11

Quatre Pilans i Torreblanca, a Lleida. O comencem a llençar projectes que articulin el territori o no ens en sortirem, per tant, aquest Govern és partidari de crear oferta i que la demanda ja vindrà després i per això diem que no descartem cap dels projectes tramviaris que se'ns han plantejat.

I jo ho deixo aquí, moltes gràcies.

La secretària primera de la Mesa del Parlament

Molt bé, doncs moltíssimes gràcies. Si cap grup demana cap més intervenció donaríem per acabada la compareixença. Agrair-li molt que ens hagi acompanyat aquest matí i bé, doncs aturem un parell de minuts fins començar amb les propostes de resolució.

El vicepresident recupera el seu poder (*La secretària primera de la Mesa del Parlamentriu.*)

(*Pausa llarga.*)

El vicepresident

Us sembla que comencem? Sinó se'ns farà molt tard, són comissions atapeïdes però és que realment l'ordre de temes que entren a la Comissió ens obliguen a que siguin més denses del que seria recomanable.

Proposta de resolució sobre la creació d'una línia d'autobús interurbà entre Arenys de Mar i Barcelona

250-00144/15

Passem al que era el punt número 10 de l'ordre del dia, la Proposta de resolució sobre la creació d'una línia d'autobús interurbà entre Arenys de Mar i Barcelona, presentada pel Grup Parlamentari de Junts i li dono la paraula a la diputada Montse Ortiz, Glòria Freixa, perdó, al final m'he embolicat, Glòria Freixa, disculpeu.

Glòria Freixa i Vilardell

Bé, gràcies vicepresident. Avui, com veuen, tornem a parlar del Maresme i no és per bones notícies, sinó tornem a parlar de la mobilitat. Bé, moltes comarques probablement podrien pensar que és un territori connectat perquè hi ha una línia de tren que permet anar a diferents llocs, que es diu Renfe, però com ja sabran, Renfe no és sinònim que tinguin una bona mobilitat al municipi d'Arenys de Mar i per això, en aquest sentit, avui presentem aquesta proposta de resolució des de Junts per Catalunya perquè considerem que Arenys de Mar mereix també una altra manera de poder arribar en aquest cas, sobretot a Barcelona, que seria aquesta línia d'autobús interurbà.

Nosaltres creiem que no és un desplaçament que requereixi només anar a treballar, sinó que també estem parlant d'anar a treballar, d'anar a estudiar, però també reivindicar per tots els ciutadans el fet de poder anar al metge. Al metge, atès que a Can Ruti és un dels hospitals que freqüenten els ciutadans d'Arenys de Mar i que per tant també mereixeria aquesta via de transport més fàcil. Però és que a més a més no podem anar amb un barret amb una mà, amb un barret que digui que necessitem un transport i una mobilitat sostenible i amb l'altre deixar que el transport que facin servir els ciutadans d'Arenys de Mar, veient com funciona la Renfe, acabi sent el cotxe privat.

I, per tant, jo crec que aquí hauria d'haver-hi un consens de tots els partits polítics per posar aquestes facilitats pels ciutadans d'Arenys de Mar, com seria aquesta línia d'autobús interurbà que facilitaria l'entrada sobretot a Barcelona perquè ja saben, primer, que la C-32 està just al costat de la sortida d'Arenys de Mar i a més a més hi ha el Bus-VAO que permet una entrada molt més ràpida i fàcil a Barcelona. Això estalviaria l'obligació de fer servir el cotxe privat i parlaríem també sobretot de la gent gran. La gent gran té un problema greu per agafar aquests trens, que moltíssimes

vegades van plens, no passen a l'hora que toca, són trens curts i per tant considerem que això seria també facilitar la vida a la gent gran del municipi i també d'Arenys de Mar.

No és que ho demanem nosaltres, vull dir, ja hi ha unes cinc mil signatures demanades pels propis ciutadans d'Arenys en el sentit que hi hagi aquesta línia d'autobús i per tant nosaltres voldríem sumar a aquestes peticions que fan els propis ciutadans. Jo crec que la resta de partits davant d'una petició ciutadana com a servidors públics crec que és el que hauríem de fer, ajudar que hi hagi, que es faci efectiva aquesta petició. I ho voldríem fer també amb dues línies en condicions, és a dir, que aquestes línies d'autobús tinguin ja un servei que pugui haver-hi un servei de pagament amb targeta, que avui en dia no es pot fer, 2025, no es pot pagar els autobusos de línia amb una targeta de crèdit.

Després, amb panells lluminosos que la ciutadania sàpiga quan arriben aquests autobusos, en quin temps, si ja han passat, si no. I en darrer terme, en un termini curt, és a dir nosaltres fem aquesta proposta perquè a mitjans d'aquest any 2025 ja hi hagi les bases posades perquè els ciutadans d'Arenys de Mar puguin fer servir aquesta nova via de transport.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Freixa. I passem ara la paraula al grup que ha presentat esmenes, del Partit Socialista i Units per Avançar, el diputat José Ignacio Aparicio.

José Ignacio Aparicio Ciria

Molt bé, moltes gràcies. Doncs és veritat que amb tota seguretat s'ha de reforçar el transport públic a molts municipis i, efectivament segurament també a Arenys de Mar. En aquests moments la comunicació entre Arenys de Mar i Barcelona es troba atesa pel servei ferroviari de la línia R1, com s'ha comentat, amb una alta freqüència, que es considera adient per atendre la demanda de mobilitat existent. Recentment aquesta línia s'ha millorat de forma substancial amb la posada en marxa, amb la posada en servei de les andanes d'Arc de Triomf, de dos-cents metres, que permetran augmentar fins a un 20 per cent la longitud dels trens.

Això suposarà que l'oferta de places en cada desplaçament, quan es posin en circulació els trens més llargs, serà molt més gran, assolint una capacitat màxima en aquest servei de prop de dues mil persones en deu cotxes. Aquesta actuació ha suposat una inversió de gairebé 3 milions d'euros i repercutirà en una important millora per al conjunt del servei de Rodalies.

L'existència d'aquest servei ferroviari fa que no es consideri prioritari en aquests moments establir un servei per carretera exprés, tenint en compte el sobrecost que suposaria i el fet que actualment hi ha altres prioritats de mobilitat per atendre respecte municipis que no disposen d'aquesta xarxa ferroviària o que no tenen serveis de transport o que el transport per carretera que tenen presenta greus problemes de capacitat. Només hem de mirar una mica més amunt, Arenys de Munt, per exemple, que no disposen de Rodalies i tampoc d'una proposta alternativa.

En tot cas, estan fent moltes inversions, s'està treballant de debò per tenir una millor mobilitat sostenible. S'ha de prioritzar i malgrat tots els esforços que s'estan fent per part del Govern, que reitero, són molts, no es pot arribar de forma immediata a tot. Aquesta zona la veritat és que es veurà beneficiada, molt beneficiada per aquesta gran inversió en Rodalies i pensem que podrà atendre perfectament la mobilitat existent.

Així que nosaltres, el nostre posicionament serà un no.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Passem la paraula al Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Deia la diputada Freixa que tornem a parlar del Maresme, més que tornar al Maresme tornem a parlar d'una problemàtica que anem repetint en aquesta comissió i és, el tren no funciona. Està, evidentment, en un sistema on la gent no hi confia, on la ciutadania no saps mai quin tren agafarà, si anirà endarrerit, si arribarà. Per tant, estem cada vegada donant voltes a un problema que tenim que

és absolutament estructural, que és el sistema de Rodalies no funciona, la gent no confia en el tren i, per tant, el que fa és anar derivant-se cap als autobusos.

Ara, tots som conscients que la capacitat dels trens no és la mateixa capacitat dels autobusos. Si parlem dels trens, els nous trens que hauran d'entrar en funcionament de la sèrie 452 estarem parlant que podran transportar fins a nou-centes persones. Els autobusos, quan són dobles i quan són els més grans que pugui haver-hi estem parlant de cent seixanta passatgers. Per tant, és evident que no hi ha manera de compensar amb autobusos el que no estem podent donar amb trens.

En tot cas, és evident que mentre els trens no funcionin, necessitem anar posant autobusos a les carreteres per poder fer arribar una oferta de transport públic als veïns i veïnes que sigui mínimament digne de transport públic perquè puguin fer la seva vida normal i no agafem tots plegats el nostre cotxe per anar a treballar, per anar a estudiar, com deia la diputada, per anar a qualsevol servei mèdic que necessitis o fins i tot per raons d'oci, perquè tothom també té dret a l'oci.

De tota manera que des d'Esquerra sí donarem suport en aquesta proposta de poder posar un bus directe exprés entre Barcelona i Arenys de Mar i al contrari, perquè entenem que és necessari mentre la R1 no sigui fiable i de la mateixa manera ella parlava de la recollida de signatures que hi ha reclamada en aquesta llista, no és la primera, hi ha hagut més d'una recollida de signatures a nivell d'Arenys de Mar per intentar millorar aquest servei de bus. De fet porten dues mil cinc-centes reclamant un autobús a Can Ruti, que no és objecte d'aquesta moció, que ja parlava d'això, de millorar la informació dels usuaris a les parades i tota una sèrie de coses que millorarien aquesta possible línia exprés a Barcelona i que per tant hauríem d'entrar en una següent en una següent proposta de resolució que podríem compartir perfectament...

Fitxer 12

...des d'Esquerra, igual com li deia que compartim aquesta que han presentat.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Passem la paraula al Grup Parlamentari del Partit Popular, el diputat Cristian Escribano.

Cristian Escribano Ramírez

Gràcies, vicepresident. Primer de tot entenc, diputada Freixa, que no accepta l'esmena del Partit Socialista que descafeïnava la moció? (*Veus de fons.*) No? Perfecte, em sembla perfecte perquè això, evidentment, fa que votem favorablement. I és veritat que, tal com vostè ha començat dient, tornem a parar del Maresme i no per una cosa bona. Després tenim una altra de Mataró, ciutat en la que he vist, on reiterem els temes.

Com bé ha dit la diputada d'Esquerra Republicana i vostè també, és una demanda de la població d'Arenys, que ara està en una recollida de signatures, de cinc mil, que per una ciutat com Arenys són moltes. Però la veritat és que aquesta demanda porta sent reiterativa durant moltíssims anys. Jo, per exemple, que visc a Mataró vaig treballar a Arenys durant una temporada de la meua vida i anava en tren, però és que hem de ser conscients que l'estació de trens no està a prop del nucli urbà, sinó que està apartada, amb la qual cosa també és una opció no agradable per moltes persones amb mobilitat reduïda, ja que l'estació de Renfe està just davant de la via d'on passen els cotxes i com a mobilitat està bastant fotuda.

Però és que, a més, dir que ja tenen la Renfe se'ls està negant una opció, que és la del transport d'autobús que a altres municipis sí tenim i els quals als ciutadans d'Arenys se'ls nega que puguin gaudir-lo. Però és que a més, també hi ha una opció afegida i és la comoditat també de tenir parades a prop de casa. Una ciutat com és Arenys de Mar, que és una ciutat en pujada, on persones que potser tenen aquesta mobilitat reduïda, nens o persones grans que podrien tenir una parada a prop de casa per poder agafar l'autobús, una opció més còmoda, com també parlaven del carril Bus-VAO, però que la Generalitat també en aquest cas d'Esquerra Republicana els va dir que no els donava aquesta opció perquè a l'estació d'Arenys és on ja comença la doble via i que amb això ja es podien espavilar una mica.

Em sembla una resposta poca adient pels ciutadans d'Arenys, però també és veritat que com ambiciosa la proposta ho és molt, perquè autobusos com el de Mataró, que jo utilitzo a diari no tenen encara per poder pagar amb targeta, tampoc en moltes

parades tenim aquests rètols lluminosos que ens indiquen si ja ha passat o no ha passat, amb la qual cosa pots passar ja desenes de minuts esperant que passi l'autobús.

Votarem a favor d'aquesta proposta esperant que no sigui un brindis al sol, que el Partit Socialista, tot i no votar favorablement es compromet a seguir millorant la xarxa de transport interurbà de Catalunya, bàsicament perquè els ciutadans de Catalunya amb la Renfe que tenim, volem i jo escullo cada dia venir en autobús en comptes d'en tren, perquè sé què em pot passar si vaig a l'estació de tren.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Escribano. Passem la paraula al diputat de VOX, senyor Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. A nosotros esta propuesta de crear esta línea de autobús entre Arenys y Barcelona nos genera algunas dudas por la existencia de la línea de ferrocarril y las previsiones que hay de aumento de la capacidad de la línea. Pero bueno, en cualquier caso, nosotros no seremos un obstáculo para esta proposición.

Muchas gracias.

El vicepresident

Gràcies, senyor Bello. I ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns, del diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, en primer lloc dir que aquesta proposta de creació de nova línia d'autobús entre Arenys de Mar i Barcelona s'emmarca ja dins del Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme, un full de ruta que està vigent des del 2020 i que el que vol és, com també s'ha dit, canviar la manera de desplaçar-se per la comarca. Aquest pacte ja definia una planificació supramunicipal de la mobilitat pensada per municipis com Arenys de Mar, que formen part d'un entorn amb una mobilitat interurbana intensa i patrons de desplaçaments similars.

S'inclouen el Baix Maresme, l'Àrea Metropolitana de Mataró, la zona d'Arenys i l'Alt Maresme. En aquest context, reforçar el transport públic a Arenys beneficia els seus habitants i contribueix a tenir una xarxa més cohesionada i més sostenible al Maresme. Tot i estar només a quaranta quilòmetres de Barcelona i s'ha dit ja, l'única alternativa de transport públic és la R1 de Rodalies de Renfe, un servei que n'hem debatut força, arrossega deficiències cròniques i que això fa que per moltes persones que han de desplaçar-se per treballar, per estudiar o per accedir a serveis bàsics, com s'ha dit també als serveis sanitaris, el vehicle privat no sigui una opció sinó que el que acaba sent és una necessitat imposada.

Davant d'aquesta realitat, tenint en compte l'existència de la C-32 amb un carril Bus-VAO a l'altura de Badalona en direcció Barcelona, veiem positiu impulsar amb urgència una línia d'autobús ràpida i eficient que doni resposta a aquesta demanda.

En segon lloc, voldria posar també la mirada en el futur immediat. Portem diverses sessions d'aquesta comissió analitzant projectes sobre línies de bus i crec que ha arribat el moment de començar a parlar de manera conjunta i amb visió estratègica de les línies de bus. El 2028 finalitzaran les concessions actuals dels serveis d'autobusos de la Generalitat i això ens ofereix una oportunitat única per redissenyar la xarxa de transport públic des de zero. Per tant aquest 2025, que ara estem proposant que aquesta nova línia a Arenys sigui operativa, hauria de ser l'any per estudiar i planificar les línies que volem que circulin ja el 2028, pel 2026 poder dissenyar tècnicament aquesta nova xarxa, preparar els plecs de condicions per les concessions i el 2027 el moment de licitar i adjudicar els nous serveis.

Aquest calendari ens permet no només donar resposta a necessitats concretes com aquesta d'Arenys de Mar, sinó també avançar cap a un pla específic de mobilitat pel Maresme. Una comarca que, s'ha dit també, amb tantes interaccions de comunicació, es mereix un pla ambiciós que aposti per la disminució de vehicles per quilòmetre a les carreteres, l'evident reducció d'emissions, el desenvolupament de corredors BRCAT, el Bus Ràpid de Catalunya, que integrin autobús, bicicleta i mobilitat a peu.

L'objectiu és i ha de ser clar, descarbonitzar la mobilitat, incentivar l'ús del transport públic i fer que les infraestructures s'integrin millor amb l'entorn urbà.

Gràcies, votarem a favor.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Passem la paraula al diputat Dani Cornellà, de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Nosaltres votarem a favor d'aquesta proposta. A veure, al final és crear una línia exprés nova, com ja s'ha demanat amb altres PRs que hem estat debatent en aquesta comissió últimament. El que a nosaltres sí que és veritat que ens genera dubtes és que al final aquesta nova línia serveix, es solaparà amb la R1 de Rodalies. I això nosaltres entenem que és un model equivocat, que no hauríem d'anar per aquí. Però la realitat actual sí que ens fa votar que sí, perquè Rodalies funciona com funciona i al final doncs hi ha d'haver alternatives al mal funcionament de Rodalies, tot i que nosaltres pensem que és un model equivocat perquè, en tot cas, l'autocar hauria de ser complementari del tren i el tren complementari de l'autocar, però no solapar-se ni fer el mateix servei, és a dir, un contra l'altre.

Però, és clar, això només pot passar amb una R1 que funcioni de manera eficient i que no tingui les problemàtiques constants que pateixen els usuaris i les usuàries que, per tant, deixen d'utilitzar-la, agafen el vehicle privat i així estem, de carreteres col·lapsades, entrades a Barcelona en hores puntes, molt pitjor que fa un temps. Per tant, en aquest cas, hi votarem que sí, però esperant que les millores a la xarxa ferroviària i, sobretot, a aquesta R1 es facin el més ràpidament possible perquè és evident que si la ciutadania veiés com una opció viable la R1, encara que l'estació no estigui ubicada en el millor lloc, després es poden buscar solucions perquè els veïns hi puguin accedir més fàcilment, però dintre del mateix municipi, doncs la gent optaria per el tren i no pas per l'autocar, perquè allà on funciona això és així.

Però bé, esperant aquestes millores si que entenem que s'ha de donar una solució a la ciutadania. Que el vehicle privat, en cap cas, no és una solució, perquè tot el que provoca encara és més negatiu. Per tant, provisionalment fer aquesta línia d'autocar exprés pot ser, és una solució doncs prou correcta.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara el grup proponent té un minut per posicionar-se sobre les esmenes, senyora Freixa.

Glòria Freixa i Vilardell

Bé, doncs en primer lloc agrair els suports dels grups aquesta iniciativa de Junts per Catalunya perquè hi hagi aquest bus a Arenys de Mar, entre Arenys de Mar i Barcelona i també amb Can Ruti. Agrair per tant a Esquerra Republicana, al Partit Popular, als Comuns i a la CUP aquest vot favorable i lamentar la posició del Partit Socialista, que neguen aquesta via de transport i aquí sí que m'agradaria llegir un moment l'esmena que presenten els ciutadans d'Arenys, que és, seguir treballant per la millora de la connexió entre Arenys de Mar i Barcelona amb més freqüències al servei ferroviari de la línia R1 en hores punta.

Creiem que això no és de rebut pels ciutadans d'Arenys de Mar i sí que els diem que entre les cinc mil signatures i l'aprovació de tots els grups parlamentaris aquí presents estarem molt amatents a aquest control de compliment que vostès amb mandat parlamentari hauran de fer en quatre mesos.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies senyora Freixa.

Passem a votació.

Vots en contra?

Partit Socialista.

Abstencions?

Vots a favor?

Vots a favor?

Vots a favor Junts, Esquerra Republicana, la CUP, Partit Popular, VOX i els Comuns.

Per tant, serien 12 vots a favor i 5 en contra.

Per tant, quedaria aprovada la proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús a Mataró

250-00158/15

Passaríem ara al punt número 13 de l'ordre del dia, la Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús a Mataró, presentada pel Grup Parlamentari dels Comuns. Donem la paraula al diputat Lluís Mijoler per fer la presentació.

Lluís Mijoler Martínez

Moltes gràcies vicepresident. Avui els convido a considerar una realitat quotidiana que lamentablement defineix l'experiència de moltes ciutadanes i ciutadans de Mataró. L'espera prolongada d'un servei d'autobús que sovint no compleix les expectatives de puntualitat, l'exclusió de viatgers per manca de capacitat dels vehicles o les dificultats d'accés per persones amb mobilitat reduïda. Aquestes situacions no són incidents aïllats, són símptomes d'un problema que és estructural. Des del Grup Parlamentari dels Comuns defensem amb convicció i sentit de la responsabilitat aquesta proposta de resolució, entenent que el servei d'autobús a Mataró, un element que hauria de ser clau per la mobilitat i la cohesió territorial, s'ha convertit per molts usuaris i usuàries en una font de dificultats.

Volem expressar que això transcendeix la gestió del transport. Volem garantir la dignitat en els desplaçaments, la igualtat d'oportunitats, la justícia social i un compromís ferm en un futur sostenible. Les persones que utilitzen el servei d'autobús saben que presenta deficiències significatives que impacten negativament en la seva qualitat de vida, en la seva seguretat i en la consecució d'una mobilitat respectuosa amb el medi ambient. En primer lloc, les dades objectives evidencien una situació que requereix una actuació urgent, increment del 17 per cent en la demanda del servei durant l'any 2024, una tendència que, segons les projeccions, persisteix en el present 2025 en gran mesura, en parlàvem també abans quan parlàvem d'Arenys, a conseqüència de les conegudes insuficiències de la R1 de Rodalies.

Això ha sotmès les línies d'autobusos interurbans a una pressió extraordinària, 1,7 milions de passatgers el 2023. Aquestes línies operen en unes condicions que ja són límit, sense que s'hagin implementat mesures estructurals adequades per absorbir aquest augment de la demanda. Les conseqüències d'aquesta situació són evidents.

Retards sistemàtics que afecten a la vida laboral i personal dels usuaris i usuàries, freqüències insuficients, especialment en hores punta que generen aglomeracions, incomoditat, amb incidències com avaries, desperfectes, situacions extremes que han de ser eradicades, riscos per la seguretat dels viatgers i viatgeres. Aquestes circumstàncies no només generen una indignació justificada, sinó que redueixen la confiança en el transport públic.

En segon lloc, aquesta proposta aborda una qüestió ineludible de justícia territorial. Barris de la zona est de Mataró, com l'Havana, el Palau Escorxador, Rocafonda i Vista Alegre no disposen actualment d'una connexió directa i eficient amb els principals nodes de transport i serveis essencials de la ciutat. Aquesta manca de connectivitat no només sobrecarrega altres línies, com la 11.1, sinó que també accentua les desigualtats en l'accés a la mobilitat. Per tant, la creació de la nova línia 11.3 que defensem no és només una mesura tècnica de reordenació, sinó una inversió en equitat i en vertebració social de la ciutat.

I, finalment, aquesta iniciativa reflecteix el nostre compromís amb la sostenibilitat i la lluita contra el canvi climàtic. Un sistema de transport públic deficient, per tant no eficient, incentiva l'ús del vehicle privat, com ja hem dit reiteradament. Per contra, un servei públic eficient, fiable, accessible i amb oferta adequada constitueix una eina molt bona per promoure una mobilitat col·lectiva –i acabo–, beneficiosa tant pels usuaris i usuàries com pel medi ambient.

Per tot això, demanem el suport a aquesta proposta de resolució.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Hi ha hagut tres grups parlamentaris que han presentat esmenes, Esquerra Republicana de Catalunya, Partit Popular i Partit Socialista i Units per Avançar. I, per tant, per este ordre donem la paraula a la diputada Lluïsa Llop, d'Esquerra Republicana.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Bé, per no repetir-me, perquè encara ens queda feina i ja és la una, fem nostres des d'Esquerra Republicana els arguments que exposava el diputat

Lluís Mijoler, perquè entenem que és una bona diagnosi de la problemàtica. De fet, nosaltres hem presentat esmenes en aquesta proposta de resolució no en la línia de fer-ne cap modificació, sinó d'enriquir-la i de poder incorporar-hi millores, sota el nostre parer, basades en una declaració institucional que, a proposta d'Esquerra Republicana, del grup municipal d'Esquerra Republicana a Mataró, es va aprovar el passat mes d'abril per la millora de...

Fitxer 13

...la mobilitat i les connexions interurbanes de Mataró i del Maresme.

I, per tant, hem agafat d'allà, treballant amb els companys de Mataró, aquests arguments que entenem que eren importants també mostrar. I les esmenes van en la línia que, evidentment, compartim aquesta necessitat d'una nova creació d'aquesta línia nova, d'aquesta línia punt 3, per cobrir tots aquests barris de la banda est de Mataró que ja queden descoberts en el servei i l'únic que demanàvem és que s'aprofiti aquesta nova línia per descongestionar, com ja es deia, la punt 1, però també la punt 2, perquè entenem que ha d'ajudar a enriquir tot el sistema de transport intern de Mataró.

De la mateixa manera, la segona esmena d'Esquerra Republicana anava en la línia de que, evidentment, sí a revisar els horaris i incrementar les freqüències en hores punta, com diu la proposta de resolució, però també que es revisessin els horaris en cap de setmana i festius, perquè entenem que també és insuficient l'actual oferta que s'està donant en aquest transport i que, per tant, seria necessari també entrar a aquest vector amb la millora del transport.

I, finalment, demanàvem promoure els canvis necessaris en la mobilitat integral de totes les línies d'autobusos perquè circulin, o en la màxima opció possible, per les rondes de la ciutat, de manera que s'eviti el nucli central, especialment de la plaça de les Tereses, perquè se sap, i els veïns i veïnes així ho han manifestat, les repetides queixes i preocupacions que provoca aquest trànsit d'aquests autobusos pel centre, pel nucli, per carrers estrets, on habitualment, hi ha molta circulació de molts vianants que també hi passen, i també hi ha aglomeracions, evidentment,

en hores punta dintre dels autobusos, però també a les parades i, per tant, també problemes de mobilitat dins el nucli urbà pel propi vianant que afecta aquest autobús.

Per tant, en aquesta línia anaven les nostres esmenes. Agrair, com sempre, la possibilitat de parlar-ne i d'acordar-ho, i, per tant, des d'Esquerra Republicana hi donarem suport.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. Passem la paraula al diputat del Partit Popular, Cristian Escribano.

Cristian Escribano Ramírez

Gràcies, vicepresident. Bé, primer de tot, senyor Mijoler, gràcies per permetre'm parlar d'aquest tema. Bàsicament perquè estic encantat de poder parlar del que visc pràcticament a diari, que és patir tot el que va malament en el transport públic entre Mataró i Barcelona. Hi ha infinitat de dies en què començar el dia havent agafat l'autobús interurbà, l'e11.2 o l'E11.1, et fa començar el dia en un infern.

Bàsicament perquè jo, que visc a Cerdanyola, és pràcticament l'última parada i allà estem esperant durant molta estona desenes i desenes de persones. I quan has de venir amb el transport públic, amb l'autobús, de peus, com moltes vegades he de venir fins a aquest Parlament, de peus, havent esperat a la intempèrie i pràcticament mullat, quan després has de tornar a casa i veus com a la parada que hi ha a Plaça Tetuan no hi ha ni un sol lloc per cobrir-te i has de passar els dies de calor pujar suant i els dies de pluja pujant xop.

I aquesta és la realitat que els ciutadans de Mataró patim amb el transport públic. Però és que no és només començar el dia amb mala lluna, és que vas a treballar i això t'acompanya durant tot el dia. La realitat és que falten freqüències, la realitat és que falten autobusos i la realitat és que falta que el transport interurbà estigui ben adaptat a l'entramat de Mataró. Bàsicament perquè els caps de setmana ens adonem que de dos autobusos passa un. L'11.1 passa, però l'11.2 no passa. Això fa que la meitat dels barris de Mataró no tinguin dret a tenir autobús. Cerdanyola, el barri més densament poblat, no té ni una sola parada d'autobús els caps de setmana.

Això és amb el que ens trobem, els ciutadans de Mataró, que una part dels ciutadans poden gaudir d'ell i una part dels ciutadans no podem gaudir d'ell. Jo, per exemple, que repeteixo, visc a Cerdanyola, per agafar una parada més propera de l'autobús he de caminar vint-i-cinc minuts des de casa. Una persona que tingui mobilitat reduïda ja em direu quines ganes ha de tenir. Però és que des del meu mateix punt, des de Cerdanyola, per arribar a l'estació de Renfe tens més de mitja hora caminant. Aquesta és la realitat del transport públic. Oblida-te'n si no portes efectiu, també, de pagar amb targeta. Oblida-te'n de saber si ha passat l'autobús o no, perquè no tens ni un sol indicador que t'ho faci saber.

Però és que, a més, aquest relat, jo els hi dic, és diari. I no és agradable venir de peus a l'autobús i no és agradable començar així el teu dia. Això el que fa és incentivar que l'autobús no el vulgui agafar ningú. I també és incentivar que el tren tampoc el vulgui agafar ningú. Perquè igual de malament que va la Renfe, moltes vegades també va l'autobús de Mataró. Només heu de mirar les notícies per saber quantes vegades, des que ha començat l'any, ens ha deixat tirat l'autobús enmig de l'autopista. Cinc vegades des que ha començat l'any, s'ha quedat autobús tirat a l'autopista. Amb les persones baixant, esperant mitja hora, una hora, hora i mitja, que aparegui un altre que et carrega i se t'emporta cap a la ciutat.

Aquesta és la odissea d'intentar arribar de Mataró a Barcelona. Hi ha altres municipis del Maresme que estan molt pitjors que Mataró, però la realitat és que els mataronins mereixen un servei interurbà de més qualitat del que està oferint actualment la Generalitat de Catalunya.

És per això que votarem a favor de tots els punts.

El vicepresident

Gràcies, diputat Escribano. Passem la paraula al Grup dels Socialistes i Units per Avançar, el diputat José Ignacio Aparicio.

José Ignacio Aparicio Ciria

Moltes gràcies. És evident que hi ha moltes mancances i que no s'arriba a tot, no només al Maresme, al Baix Llobregat, al Vallès i, si mirem les comarques, doncs a moltíssims municipis. Però la veritat és que ara s'hi està treballant, s'està treballant

molt des de molts vessants per millorar aquesta mobilitat. Per diferents motius, és veritat que hi ha aquestes mancances, perquè la veritat és que no s'ha prestat suficient atenció durant molts i molt de temps, i perquè cada vegada més, afortunadament, tenim més persones que fan servir el transport públic. (*Remor de veus.*)

El vicepresident

Perdó, diputat. Prego que hi hagi una mica de silenci, per favor, pel respecte al diputat Intervinent.

José Ignacio Aparicio Ciria

Les comunicacions entre Mataró i Barcelona estan ateses, malgrat els problemes que puguin tenir amb els serveis de la R1 de Rodalies i amb el bus exprés, l'e11.1 i l'e11.2 que hem parlat, que ofereixen un transport de cada deu minuts en hora punta, una alta freqüència durant tota la franja horària. El fort increment de la demanda en el conjunt dels serveis interurbans de transport per carretera, produeixen situacions de manca de capacitat i congestió en molts serveis, entre aquests, els serveis exprés de Mataró. Els principals problemes es concreten, sobretot, en el fet que ha comentat també el company del Partit Popular, que els viatgers van dempeus, cosa que està prevista a la normativa vigent però que, evidentment, genera malestar i que no hauria de ser de rebut.

L'oferta de serveis s'ha incrementat els darrers anys i es preveu que continuï millorant quan ho permetin les disponibilitats pressupostàries. En tot cas, no es planteja, a hores d'ara, la creació d'una nova línia exprés tenint en compte, com s'ha esmentat, que es disposa del servei de Rodalies de Catalunya, al qual es pot accedir en coordinació amb el servei de transport urbà de bus en el conjunt del municipi, a banda dels dos serveis exprés esmentats. S'està fent un seguiment, de tota manera, el Govern amb l'Ajuntament, per analitzar la necessitat de millorar l'oferta actual de transport públic entre Mataró i Barcelona, i també de molts altres llocs, però s'ha de prioritzar en funció de, com hem dit, les disponibilitats pressupostàries, perquè, al final, hem de ser realistes.

Pel que fa al material mòbil de prestació dels serveis, per part dels serveis d'inspecció de transport ja s'ha fet el seguiment, com a la resta dels serveis, i

respecte a la descarbonització dels vehicles, del propi recorregut del servei, no és fàcil, però s'està treballant perquè cada vegada hi hagi una millora en la flota dels serveis interurbans. Sí que és important tenir-ho en compte, de cara a incorporar aquesta necessitat als treballs per la definició del nou mapa de serveis de transport per al carretera, atenent la propera finalització que has comentat ara fa un moment, l'any 2028, i jo penso que aquí sí que és una oportunitat que no podem perdre per redefinir, per treure o posar allà on es necessiti, perquè la veritat és que, a vegades sembla, o em fa la sensació que treballem amb bolets o amb peticions, però hauríem de contemplar-ho tot d'una forma més global per donar un millor servei.

El nostre posicionament, jo demanaria vot per separat, perquè no votaré cap punt en contra, però alguns farem abstenció i altres votarem que sí.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Aparicio. Passem la paraula, una vegada ja han parlat els diferents grups esmenants, al Grup Parlamentari de Junts, la diputada Monts Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Compartim amb la resta de grups que el transport públic és una eina clau per fer front i adaptar-nos a l'emergència climàtica. Així mateix, s'ha d'adaptar a la nova realitat del país. A nivell ferroviari hi ha un impediment i una complexitat logística major, però en el transport interurbà per carretera que presten les línies exprés.cat hi ha una oportunitat de millora substancial. Aquest és el cas de Mataró, on l'actual estructura de les línies de bus presenta importants deficiències que són reivindicació de molts veïns. Concretament, la línia 11.1 i 11.2 són l'alternativa a un mal servei de rodalies, l'R1, que a més no és fàcilment accessible a tots els ciutadans per la distància i la ubicació de l'actual estació de Rodalies i pel desnivell orogràfic en el que es troba a la pròpia ciutat, tal com bé ha comentat també el meu company del PP.

D'aquesta manera, molts ciutadans recorren de manera més ràpida a les dues línies exprés.cat. I en aquest cas, el servei és totalment necessari per satisfer la creixent demanda de mobilitat i la connexió de Mataró amb Barcelona, per la qual cosa, des

de Junts donem suport a la resolució per incrementar la freqüència i els horaris i estudiar altres alternatives. Tanmateix, la línia 11.1 es troba saturada en dos aspectes. Per una banda, presenta servei a la major part de la ciutat, des dels barris del centre i l'Eixample, passant per Peramàs, Esmandies, Pla d'en Boet i l'Havana, entre d'altres, de manera que té molts usuaris.

Per altra banda, la parada principal d'aquesta línia, la plaça de les Tereses, és un espai absolutament congestionat perquè és el principal accés al centre. Hi ha dos col·legis, un dels principals espais d'aparcament i connecta el triangle Plaça de Cuba, Plaça de Sant Anna i la Riera. Per tant, en primer lloc, estem a favor d'estudiar una potencial tercera línia a Mataró, per prestar servei als barris de l'est de la ciutat, com l'Havana, Palau-Escorxador, Rocafonda i Vista Alegre.

I en segon lloc, amb relació a l'esmena que ha presentat el Grup d'Esquerra Republicana, a Junts estem a favor de descongestionar la plaça de les Tereses, movent la parada de la línia 11.1, però aquesta esmena, tal com està redactada, no resol el problema de mobilitat a Mataró, ans el contrari, desplaça aquest problema a un altre punt, com pot ser la parada actual del carrer Jaume Isern amb Plaça Granollers, per la qual cosa creiem que aquest replantejament de l'estructura de les línies a Mataró s'ha de fer tenint en compte l'estudi de viabilitat que va demanar el ple de l'Ajuntament de Mataró per la implantació d'una estació intermodal i conèixer quina seria la ubicació més adequada.

Per tant, creiem que caldria conèixer prèviament el resultat i les conclusions d'aquest estudi abans de replantejar les línies d'autobús, que ens consta que es sabran molt properament, i que tot això es faci sense perjudici d'altres barris i línies, com és la 11.2, que discorre per Cerdanyola i aprofitant que properament, el 2028, es renovaran les concessions.

En definitiva, votarem a favor de tots els punts.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Ortiz. És el moment del Grup Parlamentari de VOX, el diputat Andrés Bello, quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Esta propuesta de mejora del servicio de autobuses en Mataró va en la misma línea que defendemos desde el Grupo Municipal de Mataró, por lo que votaremos a favor.

El vicepresident

Gràcies, senyor Bello. És el doctor del Grup Parlamentari de la CUP, el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, per anunciar el nostre vot a favor, en la línia argumentada a la proposta de resolució anterior, vull dir que és necessari i així ho demanen els veïns i veïnes, i també els nostres regidors hi estan a favor d'aquesta ampliació de freqüències, etcètera. Aquesta proposta de la resolució votarem a favor. I només dir que jo he de marxar perquè s'ha fet tard, que demanaria que a properes comissions, que no és la primera que passa, no es posin tants apunts, perquè acabem molt tard i a les tres tenim una comissió, i jo no ho dic perquè no puguem parlar, perquè a mi precisament el que m'agrada és que tots els diputats i diputades puguin parlar, però després posem menys punts.

No dic, eh, de reduir temps de les intervencions, perquè ho veuria lleig, però si pot ser demanaria que en una propera es possessin menys punts, perquè no és la primera vegada que ens passa, i després molts de diputats i diputades aquí, a les tres hi tornem. I a més, entremig tenim compromisos i hem de dinar, que és el que em passa.

Vull dir que, res, que aprofito per dir-ho i ja està.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Ho recollim i intentarem, és cert que és un debat que també tenim a la mateixa Mesa, és cert, mirarem de millorar-ho. Passem al diputat proponent, Lluís Mijoler, un minutet per pronunciar-se sobre les esmenes. Molt ràpidament, que no dinarem. Acceptem en general les esmenes que ens ha presentat Esquerra

Republicana, en el benentès que la tercera que ens presenta, diríem que, en el benentès que sigui un cop es posa en marxa la línia 11.3, però vaja, jo crec que la podem acceptar tal qual.

També acceptem la segona esmena que ens presenta el Partit Popular, però no l'altra, perquè de fet és una qüestió que ja està posada en marxa, per tant, creiem que era redundant, però en qualsevol cas, agrair també les propostes.

I la PSC no la podem..., entenem també la responsabilitat de Govern, però demanem més compromís i per tant no podem acceptar aquesta esmena.

I sobretot agrair el suport a la resta de grups.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies.

Per tant, entenc que la proposta de resolució passa a tindre 6 punts.

Hi ha una petició de votació per separar tots los punts o algun en concret?

Eva Candela López

1, 4, 5 i 6.

El vicepresident

Si us sembla, passem a votació dels punts 1, 4, 5 i 6.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista.

Vots a favor?

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

Per tant, s'aprovaria amb 12 vots a favor i 5 abstencions del Grup Socialista.

I passem a votació dels punts 2 i 3.

Vots en contra?

Fitxer 14

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, s'aprovaria per unanimitat els punts 2 i 3 de la proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre les mesures per a l'accés a un habitatge digne lliure de càrregues

250-00186/15

Passem al punt número 16 de l'ordre del dia. Proposta de resolució sobre les mesures per a l'accés a un habitatge digne lliure de càrregues, presentada pel Grup Parlamentari VOX. Donem la paraula a la diputada Mónica Lora.

Mónica Lora Cisquer

Moltes gràcies. Intentaré anar ràpid, perquè també sóc conscient que es solapa amb una altra comissió en la qual jo, per cert, també he de ser-hi. Avui presentem aquesta proposta, perquè hem de ser conscients que vivim temps difícils, molt difícils, i hi ha un tema, en aquest sentit, que toca de ple a la vida real de la gent, i aquest tema és l'habitatge. Avui defensem aquesta proposta pensant en els nostres joves, en totes aquelles famílies que comencen, en aquelles famílies que ja han començat, i en tots aquells que volen tirar endavant el seu projecte de vida, però que es topen amb una realitat que, malauradament, és força cruel, i és que es troben que l'habitatge s'ha convertit en un autèntic luxe.

I no precisament per manca de voluntat, sinó més bé per les administracions públiques, entre elles la Generalitat, que amb els seus impostos i traves estan ofegant les il·lusions de tota una generació. Joves que es troben que després d'estudiar estan treballant i es troben que no tenen la capacitat de poder estalviar per tal de poder pagar l'entrada d'un pis. Es troben que han de destinar més de la meitat del seu sou només per poder accedir a una hipoteca, i a sobre, per més inri, es troben que encara han d'afrontar que si l'impost de transmissions patrimonials, que si l'impost d'actes jurídics documentats, l'IVA, etcètera.

I clar, front a això nosaltres ens ho preguntem, no? És just això? És just que s'estigui demanant responsabilitat als nostres joves, però alhora els posem que si barreres fiscals, que per cert són barreres fiscals que són insalvables per tal de poder formar una família i poder formar una llar, doncs la resposta és ben clara i és que no és just, no? I el que avui presentem és una proposta molt clara que parla i proposa mesures concretes per a l'accés a un habitatge digne i lliure d'aquest tipus de càrregues.

I és per això, doncs, que demanem la bonificació del cent per cent de la quota tributària de l'impost sobre actes jurídics documentats i també l'impost de transmissions patrimonials dins de les competències pròpies per a la compra de l'habitatge habitual. També demanem la recuperació de la deducció per inversió en habitatge a l'IRPF per tal que en un préstec hipotecari vigent per l'habitatge habitual, puguin deduir-se els interessos que abonen i compensar així, de manera directa, la pujada del tipus d'interès, afavorint així l'adquisició d'un habitatge en propietat i també instar el *Gobierno de la nación* a l'eliminació de l'IVA per la primera vivenda.

I bé, per acabar, sí que vull deixar constància, no?, que aquest tipus de mesures no són cap tipus de privilegi. De fet, jo considero que és un tema ja de coherència i també de justícia social, perquè s'ha de tenir en compte que el fet de tenir una llar no pot ser una cursa d'obstacles, sinó que ha de ser realment un dret que sigui accessible absolutament per tothom i amb especial atenció cap a la gent de casa, cap a les persones autòctones, cap als catalans de tota la vida, i això nosaltres és una cosa que tenim molt clara i és per això que presentem aquesta proposta.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Lora. No s'han presentat esmenes a la proposta de resolució, per tant, passem la paraula al Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, a la diputada Glòria Freixa.

Glòria Freixa i Vilardell

Sí. Bé, pel que fa al tema de l'habitatge nosaltres ens hem pronunciat en múltiples ocasions sobre quina és la nostra idea per solucionar aquest problema. La solució és absolutament d'inversió, inversió, inversió pública. De fet, vam tenir el president

del Consell d'Europa, Antonio da Costa a Barcelona, al Cercle d'Economia, on reivindicava una inversió per part de l'Administració pública sense precedents i, per tant, considerem que, si bé el dret de l'habitatge és un dret dels ciutadans, també ho és el dret de propietat i que totes les mesures que aquest Govern està duent a terme, el Govern del Partit Socialista, estan absolutament lligades amb mesures populistes de l'extrema esquerra que no resoldran mai res.

Per tant, nosaltres tenim les nostres propostes fetes, no són ben bé com les seves i, per tant, doncs, seguirem reivindicant les nostres, com és la bonificació de l'IBI, dels altres impostos municipals perquè es posi més oferta en el mercat, perquè hi hagi més oportunitat de llogar, deducció de l'IRPF també a aquells que lloguin a joves menors de trenta-cinc anys, deduccions de l'IRPF també per hipoteques en la compra del primer habitatge, aval en la compra del primer habitatge pels joves, sempre territorialitzat, no és el mateix un jove que viu a Barcelona, que viu en un poble petit de la província de Càceres.

I també tornar a tenir aquest compte habitatge que possibilitava a tants joves accedir a un nou habitatge. És clar, nosaltres de tot el que vostès proposen també entenem que vostès, sumat amb el Partit Popular, que és amb qui acostumen a fer un munt de propostes al Congrés, tenen unes majories per fer propostes, i, per tant, quan diuen aquí instar el Govern espanyol creiem que ho poden fer vostès directament allà, des d'allà, perquè tenen prou majoria, per tant, els demanàriem que facin el mateix que fan aquí, allà.

I després m'agrada molt un punt que demanen vostès aquí, que diu, volen la igualtat essencial entre els espanyols. Llavors, com sabem que vostès a nosaltres, evidentment, ens consideren espanyols, ens agradaria sentir-los aquí, també, en aquesta lluita per la igualtat que significaria també que les inversions destinades a Catalunya es facin i no se'ns menystingui com se'ns menysté. Això seria igualtat entre tots aquests espanyols.

I l'altra cosa que també seria és, quan nosaltres estem pagant amb els nostres impostos aquest fons de solidaritat espanyol, es revisés d'una vegada per totes, perquè no són les mateixes condicions les de l'Espanya de fa quaranta anys amb les de l'Espanya actual. I, per tant, creiem que vostès també haurien d'estar al costat

d'aquests catalans que mereixen que Catalunya tingui la inversió que necessita, perquè ja li asseguro ben bé que no estaríem en un 2 per cent d'inversió en matèria d'habitatge social, que ens agilitzaria molt el problema que tenim, sinó que estaríem, segurament, molt més a prop de la mitjana d'inversió d'Europa.

Per tant, nosaltres ja sabem que no els votarem a favor, no compartim el seu model, i encara menys quan parlen d'igualtat entre espanyols que no posen en pràctica.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Passem la paraula a la diputada d'Esquerra Republicana, Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Només per anunciar el vot contrari d'Esquerra Republicana.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. Passem ara la paraula a la diputada Àngels Esteller, del Partit Popular.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. El Partit Popular està d'acord amb els objectius que persegueix aquesta proposta. Hem denunciat en moltes ocasions la política d'habitatge de l'Estat i de la Generalitat, que estan enfonsant el mercat i estan dificultant cada vegada que les persones joves i, sobretot, rentes mitjanes puguin accedir a un habitatge, ja sigui de compra o de lloguer. I aquestes polítiques, com deia, estan enfonsant tot el mercat de lloguer, però cada vegada estan encarint més el mercat de l'habitatge de compra. Des de l'any 18 fins avui, segons l'INE, ha encarat un 37 per cent el cost de l'habitatge en línia i això genera unes dificultats enormes.

A més a més, hem de tenir en compte que les condicions dels crèdits també s'han endurit com a fruit de tota la crisi que va haver en el seu moment i després s'ha ajuntat amb tots els tipus d'interès. Per tant, cada vegada els instruments sobre els quals es pot disposar una família o una gent jove a l'hora d'accedir a un habitatge

són molt més complicats. El Partit Popular, davant d'això sempre ha fet una política en defensa de la propietat, en defensa de l'equilibri que s'ha de generar amb unes condicions del mercat per afavorir que hi hagi habitatge al mercat disponible perquè es pugui també construir habitatge. Totes les mesures de la Generalitat i dels ajuntaments, en aquest cas Barcelona, amb el 30 per cent social, està impedit que es construeixi, no es construeix habitatge, per molt que es vulgui accedir no hi ha habitatge perquè les polítiques d'esquerra estan enfonsant la construcció.

Per tant, són moltes polítiques de caràcter estructural que cal corregir. Però dit això, aquesta es centra en la part impositiva, que és el 25 per cent del cost d'un habitatge. Nosaltres estem d'acord amb el primer punt. Considerem que és del tot necessari aquestes bonificacions del cent per cent a l'impost de transmissions i també en actes jurídics documentats, que tenen un encariment importantíssim i, més a més, des que després també s'ha incrementat el 20 per cent, i això dificultarà molt i encara hi ha més traves a l'hora que la gent pugui accedir a habitatges.

Tota la recuperació de la deducció de l'IRPF, nosaltres també estem d'acord i, a més a més, és un tema que també garanteix la lliure disposició i el poder adquisitiu de les famílies i, especialment, com dèiem, la gent jove que no té capacitat de realitzar el seu projecte de vida, perquè s'emancipen molt tard perquè no poden accedir a un habitatge.

Respecte al punt 3, nosaltres el que tenim és que això no és un tema només del Govern d'Espanya, sinó que és un tema de la Unió Europea. Nosaltres sempre hem dit que s'ha de negociar per tenir el tipus mínim de l'IVA, que és el 4 per cent, i caldrà fer una negociació perquè això es pugui fer així. Per tant, aquest punt no el podrem votar.

I després discrepem del punt 4. El Partit Popular, quan va cedir la capacitat normativa a les comunitats autònomes sobre impostos, que allò va ser l'any 2000, ho va fer en el sentit que totes les comunitats fessin el que està a la seva mà a l'hora de poder reduir impostos i generar més competitivitat en la seva economia i millors condicions de vida pels seus ciutadans.

Catalunya sempre que ha tingut l'oportunitat de tenir un impost cedit, ja ho vam fer amb el de transmissions patrimonials, ho aprofita tot per incrementar. Això és una

política autonòmica i nosaltres sempre hem estat en desacord. Només té una voracitat recaptatòria que incrementa a *tope*. Però, en canvi, el Partit Popular, quan governa, el que fa és baixar els impostos. I tenim comunitats autònomes on quan s'han baixat els impostos han generat més activitat i s'ha recaptat més.

I aquesta és una mesura que considerem que s'ha de mantenir, perquè és competència de les comunitats generar les millors condicions pels seus ciutadans i quan van a una elecció puguin oferir projectes de millora. Perquè, si no, ens trobaríem aquí tots que, a més, vostè ho fa amb molt bona intenció, en el sentit de que s'iguali per baix. Escolti'm, s'igualaria per dalt, perquè aquest és el modus operandi del Govern d'Espanya i de tots els partits que, en aquest cas, l'únic que busquen és una recaptació, encara que enfonsin l'economia, enfonsin les persones...

El vicepresident

Ha d'anar acabant, diputada.

Àngels Esteller Ruedas

A ells els és igual, ells volen..., és igual, és igual això. Ells volen recaptar, recaptar, encara que recaptin menys.

Per tant, nosaltres des d'aquesta visió no podem votar aquest punt pel motiu que li acabo de dir.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies. És el torn del diputat Lluís Mijoler, del Grup Parlamentari dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Sí, gràcies. Tant per discrepància política evident com en compliment del pacte antifeixista votarem en contra de la proposta.

El vicepresident

Gràcies, diputat. No estant el diputat Daniel Cornellà, de la CUP, passem la paraula a la diputada Eva Candela, del Grup Socialistes i Units per Avançar.

Eva Candela López

Moltes gràcies. Breument, per centrar el tema, és evident que tots els grups que estem aquí tenim la mateixa preocupació. El tema de l'habitatge és una preocupació a Catalunya, a Espanya, a tot el món. Però nosaltres pensem que a Catalunya s'està donant un impuls decidit a aquestes polítiques d'accés a un habitatge assequible amb les mesures que està prenent el Govern. Discrepem moltíssim de la visió que té VOX i d'altres grups. Tenen una visió liberal del mercat immobiliari i a més fan un èmfasi molt fort en estar en contra de la intervenció en el mercat immobiliari per part de les institucions en moments que pensem que es requereix.

Així mateix també hi ha una qüestió que no és menor en aquesta proposta i és que, com sempre, VOX introdueix en les propostes polítiques que pretenen prioritzar els ciutadans espanyols amb l'objectiu de frenar el que vostès anomenen una invasió migratòria. Ho deixen anar discretament, potser no ho sembla, però en totes les propostes surt i en això, evidentment, nosaltres estem totalment en contra.

I també pensem que estem confosos en l'aplicació de certes directives i normatives. En primer lloc, per exemple, dir-li que dins del Tractat de Funcionament de la Unió Europea, en cap cas té cabuda la diferència de tracte en la tributació segons la nacionalitat del contribuent. Vol dir que vostès proposen una diferenciació entre aquell contribuent espanyol que el que no és espanyol, que no té cabuda en els tractats de la Unió Europea.

Quant a l'IVA, per exemple, també és un impost harmonitzat en la Unió Europea, que té diverses directives i que els estats poden establir tipus reduïts, però en cap cas poden eliminar-los. Una qüestió que és contradictòria al que plantegen.

I dir-li també que en la seva proposta quant els impostos cedits en ares d'una suposada igualtat buidaria de contingut les potestats que té una comunitat autònoma, on tampoc hi estem d'acord. Nosaltres no estem d'acord en buidar de contingut les potestats que tenim en la nostra comunitat autònoma. I això, a més, ens reduiria el desenvolupament que podem fer des de Catalunya de les nostres polítiques públiques i, en aquest cas, una política pública tan important com és l'habitatge.

Mirin, senyors de VOX, entenem, eh? Vostès ho presenten perquè no creuen ni en les comunitats autònomes, no creuen ni en Europa. Vull dir que estem a hores llum de com plantegem totes les polítiques, la majoria de polítiques i, en concret, les polítiques públiques d'habitatge.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Candela. No havent-hi presentat es menys cap grup parlamentari passaríem a votació.

Interpreto que el Partit Popular mos demanava votació separada del punt número 4, entenc? (*Veus de fons.*)

Fitxer 15

Els dos últims, el 3 i el 4.

Per tant, passaríem primer a votació dels punts 1 i 2 de la proposta de resolució.

Vots en contra?

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

Abstencions?

Vots a favor?

A favor del Grup Parlamentari VOX i del Partit Popular.

Per tant, es rebutjaria per 13 en contra i 3 vots a favor.

I ara passem a votació dels punts 3 i 4 de la proposta de resolució.

Vots en contra?

El Partit Socialista, els Comuns, el Partit Popular, Esquerra Republicana i Junts per Catalunya.

Abstencions?

Vots a favor?

Vots a favor de VOX.

Per tant, seria rebutjada per 15 vots en contra i 1 vot a favor, del Grup Parlamentari de VOX.

Proposta de resolució sobre la variant est de Ripoll

250-00198/15

Bé, per acabar, passem a la proposta de resolució de lo punt número 17, que és dels pocs que s'ha mantingut en este ordre del dia. Proposta de resolució sobre la variant est de Ripoll, presentada pel Parlamentari de Junts per Catalunya i té la paraula el diputat Jordi Munell. Quan vulgueu.

Jordi Munell i Garcia

Gràcies, president. Portem aquí a debatre una proposta que ve de lluny, ve ja dels anys 2007-2009, quan es va elaborar l'estudi informatiu d'aquesta variant. Es va presentar entre el 2009 i el 2010 per part del Govern de la Generalitat a Ripoll mateix, i en aquells moments es va presentar aquell estudi informatiu que presentava diferents alternatives de traçat, i es va obrir un període de presentació d'al·legacions, i després va haver-hi, com recordaran, el canvi de Govern, del president Montilla al president Mas.

En aquells moments al Govern es va traspasar un deute de més de 40.000 milions d'euros, i per tant vam estar uns anys posteriors, en què malgrat els esforços des del territori perquè el Govern continués el procediment, la situació economicofinancera va posar aquest projecte, com segurament molts altres del país, en el calaix dels deures, i per tant va quedar paralitzada malgrat, com dèiem, és un problema perquè passen per aquesta via, que és un carrer de Ripoll, però que a la vegada fa de travessera urbana, que connecta la C-17 amb la N-260, l'Eix Pirinenc, i que ja l'any 2007 es calculava que hi passaven uns quinze mil vehicles al dia, molt d'ells vehicles pesants, en trànsit cap als polígons industrials, cap a la zona de la Garrotxa i l'Empordà.

Per tant, no deixa de ser un enrenou per molts, per milers de veïns del poble, però també per molts serveis que es concentren en aquell espai, des de l'estació del

Ferrocarril, l'estació d'autobusos, el Registre de la Propietat, l'Arxiu Comarcal, el Consell Comarcal, centres comercials, i per tant no deixa de ser, com dèiem, un enrenou, un perill també a la vegada, per l'elevat trànsit i l'elevada circulació de persones, que tot i haver-se restringit a trenta per hora, com marca la normativa, s'han hagut de posar elements reductors de velocitat, s'hi posen també radars periòdicament, amb múltiples vehicles enxampats per sobre d'aquesta mitja, i per tant, com dèiem, és una situació que en aquests moments clama una mica al cel.

Ara hi veiem una finestra d'oportunitat, perquè el president Illa va anunciar fa pocs mesos unes inversions de més de 18.000 milions d'euros a Catalunya, en els propers cinc anys, i per tant vam veure com s'obria una nova escletxa d'oportunitat, ara que es tornen a posar sobre la taula inversions, i per tant la proposta és de tornar a treure aquest projecte del calaix, posar-lo sobre la taula, actualitzar tot el procediment administratiu, per tant, el tràmit de completar les al·legacions, iniciar la declaració d'impacte ambiental previ a realitzar el projecte executiu, i poder finalment licitar l'obra, i per tant això és el que posem a debat en aquesta comissió.

El PSC ens ha fet una esmena en aquest sentit de concretar al 2025 el tema de l'estudi de la declaració d'impacte ambiental, i l'any següent poder iniciar el projecte, i per tant veiem bé aquesta temporització, que al final és el que buscàvem, i per tant acceptaríem l'esmena, i per tant en aquesta esmena hi estaríem d'acord.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Munell. I ara, com bé comentava, el Grup del Partit Socialista i Units per Avançar ha presentat una esmena, i per tant té la paraula la diputada Neus Comes, quan vulgui.

Neus Comes Pon

Agrair al diputat de Junts, perquè ens vam entendre de fet molt ràpid, va ser cosa de dos minuts, no, dos segons. Res, i com molt bé..., ho ha explicat molt bé, el 2009 hi va haver els estudis informatius i ambientals, es van redactar, el 2010 es van aprovar tècnicament, però no van sortir a informació pública, i, o sigui, definitivament no es van aprovar, ni tampoc es va obtenir la declaració d'impacte ambiental. I sí que el

departament, ara està per a, com ja he dit en el punt que, amb l'esmena, va dirigida la nostre esmena a reprendre aquests estudis, tant tècnics com ambientals, però sí que és evident que estem d'acord que s'han d'actualitzar i recalculer els imports i ajustar-los a la normativa actual, que segurament alguna cosa haurà variat i després, posteriorment, s'ha de sotmetre'ls a informació pública.

Per tant, res més, dir que estem d'acord i que gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Comes. I ara té la paraula el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i Catalunya, la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Des d'Esquerra Republicana considerem important i una bona opció aquesta variant est de Ripoll. Entenem que és una infraestructura estratègica que ha de permetre descongestionar el trànsit rodat pel centre del terme municipal, connectant la C-17 amb l'eix pirinenc, amb aquesta carretera nacional 260. Aquesta connexió entenem que és essencial per evitar el pas, especialment, dels vehicles pesants pel nucli urbà i que milloraria així la qualitat de vida dels veïns i veïnes i la seguretat viària també.

Des d'Esquerra entenem que pensant en la millora de les infraestructures, buscant una mobilitat sostenible i sobretot escoltant les preocupacions dels veïns de Ripoll que pateixen diàriament la presència d'aquests camions, d'aquests centenars de camions i d'altres vehicles, especialment per tot el carrer del Progrés, pel barri de l'estació, entenem necessària aquesta variant per aconseguir que s'eliminin els perjudicis de l'actual traçat, no d'un traçat viari, sinó del traçat per dins de Ripoll que fan els vehicles especialment pesants, amb la generació que això provoca de contaminació acústica, d'inseguretat viària i d'aglomeracions que al final acaben afectant negativament la vida dels veïns.

Per tant, entenem que aquesta variant est no només beneficiaria els residents, sinó que també seria beneficiosa per les empreses i les indústries, especialment les de la zona més nord-est del municipi, que concentren una part important d'activitat econòmica de la ciutat. A més a més, aquesta infraestructura l'entenem que també

ajudaria molt i que és fonamental per garantir la mobilitat que els caps de setmana es dirigeixen més cap a la vall de Camprodon, cap a Vallter 2000 en temporada, etcètera, o fins i tot cap a la Garrotxa, que fa que l'afluència de visitants provoqui també encara més col·lapses al centre de Ripoll, i que aquesta variant contribuiria evidentment a eliminar-los, com a mínim a reduir-los a la seva mínima expressió.

Per tant, des de l'Esquerra Republicana donarem suport a aquesta proposta de resolució i agraïm la seva presentació.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Ara és el torn del Partit Popular, la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. I de manera breu, perquè compartim els arguments, els motius que han exposat la majoria de grups parlamentaris que han intervingut. Nosaltres també compartim evidentment la necessitat d'aquesta inversió, una inversió com és la variant de Ripoll que serviria especialment per descongestionar el centre de Ripoll en aquests moments tan absolutament massificat per aquesta situació que s'està patint.

Per tant, nosaltres donem suport a recuperar aquest projecte que podria servir, com estic comentant, per donar resposta i per donar solucions en aquesta infraestructura tan absolutament important com és aquesta variant de Ripoll.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada García. És el torn del Grup Parlamentari de VOX, el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. És el torn del Grup Parlamentari dels Comuns i el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Sí, gràcies. I un cop més, Junts, amb els que coincidim amb algunes de les propostes que es fan sobre mobilitat, però no a totes, doncs ens torna a posar les polítiques de mobilitat respecte al vehicle privat en el centre i, per tant, entenem que la variant és de Ripoll es presenta com una solució a la saturació del trànsit, especialment de vehicles pesants. És cert que la convivència de trànsit rodat i vida urbana al centre de Ripoll genera problemes reals de soroll, de contaminació i seguretat, però la resposta, que deia, que es proposa és un cop més construir més infraestructures viàries, ampliant espai per cotxes i facilitant encara més el trànsit de camions i vehicles privats.

Per tant, el que nosaltres entenem que caldria és un pla integral de mobilitat sostenible pel Ripollès. Més trens, més autobusos, millor coordinació horària, tarifes assequibles, una aposta clara per pacificació de carrers i prioritització dels vianants i de la bicicleta, que només així es podria garantir una mobilitat com sempre diem, que sigui justa, que sigui sostenible, que sigui segura per tothom.

Per tant, ens abstindrem en aquesta proposta.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Com hi ha es esmenes presentades, si el diputat Munell us vol..., fer ús del minutet per a explicar el posicionament.

Jordi Munell i Garcia

No, ja ho he dit abans, acceptem les esmenes perquè concreten el tempo i, per tant, és una mica el que volíem. En tot cas, al diputat Mijoler, que diu moltes alternatives de verdes, bicicletes i així, ja hi ha un pla de la bicicleta i de carrils bici a Ripoll, però pels milers de camions que passen en trànsit, ni ferrocarril, ni bicicleta. Per tant, no sé com ho hem de fer-ho.

El vicepresident

Gràcies, diputat Munell.

Per tant, passem a votació d'esta darrera proposta de resolució.

Entenc que és una única votació.

Per tant, vots en contra?

Abstencions?

Una abstenció del Grup Parlamentari dels Comuns.

I vots a favor?

Del Partit Socialista, de VOX, del Partit Popular, d'Esquerra Republicana de Catalunya i Junts per Catalunya.

Per tant, serien 15 vots a favor, 1 abstenció.

I, per tant, s'aprova la proposta de resolució.

Donem per acabar la sessió.

Li desitjo una prompta recuperació al president, que vingui prompte.

I, per tant, mos emplacem a la propera sessió.

La sessió s'aixeca a les...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT