



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Fitxer 16CTH1

XV legislatura · tercer període · sèrie C · número 232

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 16, dimecres 28 de maig de 2025

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

Sessió 16 de la CTH

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

Hi són presents [José Ignacio Aparicio Ciria](#), [Eva Candela López](#), [Neus Comes Pon](#) i [Manel Ezquerria Tomàs](#), pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; [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].

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre els plans d'acció del

Departament (tram. 354-00126/15). Joan Garriga Doménech, Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

2. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el Pla de barris i viles de Catalunya 2025-2029 (tram. 354-00119/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

3. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació pro Vegueria Penedès davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació de la mobilitat a la vegueria del Penedès (tram. 356-00754/15). Salvador Vergés i Tejero, Grup Parlamentari de Junts, Eva Candela López, Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Àngels Esteller Ruedas, Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns, Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

4. Sol·licitud de compareixença de Pau Noy Serrano, president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la importància dels trens tramvia en l'impuls del ferrocarril arreu de Catalunya (tram. 356-00759/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

5. Compareixença dels alcaldes d'Igualada, el Vendrell, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre els objectius de la vegueria del Penedès amb relació al finançament municipal, les infraestructures estratègiques, el transport i la mobilitat (tram. 357-00480/15).

6. Proposta de resolució sobre la millora de les línies d'autobús e5 i e24 (tram. 250-00103/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 98, 33; esmenes: BOPC 168, 30).

7. Proposta de resolució sobre la millora de la seguretat de la carretera BP-2121 al seu pas per la Llacuna (tram. 250-00109/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 104, 31; esmenes: BOPC 168, 33).

8. Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús entre Vilafranca del Penedès i Barcelona (tram. 250-00106/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 104, 27; esmenes: BOPC 168, 31).

9. Proposta de resolució sobre la construcció de la rotonda a l'encreuament de la carretera C-53 entre Castellserà i Ivars d'Urgell (tram. 250-00201/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 131, 8; esmenes: BOPC 158, 18).

El vicepresident

Bon dia, si us sembla, donem inici a la sessió.

En primer lloc, excusar la diputada Rosa Maria Soberana, que s'ha excusat de l'assistència de la comissió, i per altra part, informar sobre la delegació del vot dels diputats Quim Calatayud i en Salvador Vergés, i també aprofito l'oportunitat per desitjar-li al president de facto de la comissió que es recupere al més aviat possible i el puguem tindre entre naltros de manera imminent.

Proposta de resolució sobre la construcció de la rotonda a l'encreuament de la carretera C-53 entre Castellserà i Ivars d'Urgell (posposició)

250-00201/15

Per últim tema, informar també que la proposta de resolució número 9, l'última de l'ordre del dia, el Partit Popular demana de posposar-la a la següent comissió per temes de..., el número 9, l'última. Per tant, acabarem un puntet abans. Havíem intentat fer un ordre del dia que fos digerible. Encara serà una miqueta més digerible si acabem en este...

Per tant, comencem. Alguna substitució? Sí? Diputada Eva Candela.

Eva Candela López

Sí, gràcies, president. Molt bon dia. Del punt 1 al punt 5 de l'ordre del dia, el diputat Manel Ezquerra serà substituït pel diputat Christian Soriano.

El vicepresident

Perfecte.

Eva Candela López

I del punt 6 al punt 8, el diputat Manel Ezquerra serà substituït pel diputat Jordi Riba.
Gràcies.

El vicepresident

Perfecte, gràcies. Diputada Llop...

Lluïsa Llop Fernàndez

Sí, gràcies, president. Bon dia a tothom. El Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, la diputada Raquel Sans substituirà la diputada Ester Capella.

El vicepresident

Gràcies. Alguna substitució més? Per tant, comencem amb los punts de l'ordre del dia. *(Pausa.)*

Comencem, punt número... Tenim dues sol·licituds de sessions informatives i dues sol·licituds de compareixença. No, i una sol·licitud de compareixença, no, dues, sí. Ho votem...? *(Pausa.)*

**Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori,
Habitatge i Transició Ecològica sobre els plans d'acció del
Departament**

354-00126/15

Comencem pel punt número 1, Sol·licitud de sessió informativa de la consellera de Territori, demanada pel Grup Parlamentari de VOX, comencem per aquí.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, vots a favor del Partit Popular i de VOX, i vots en contra de la resta de grups parlamentaris. Per tant, ha quedat rebutjada amb 14 en contra i 3 vots a favor.

Sol·licituds de compareixença i de sessió informativa

354-00119/15, 356-00754/15 i 356-00759/15

Lo punt número 2, sol·licitud de sessió informativa..., bé, fem los tres que queden junts o algun inconvenient? *(Pausa.)* Per tant, votàrem els punts 2, 3 i 4, Sessió informativa de la consellera sobre el pla de barris i viles, la sessió de compareixença de l'associació pro Vegueria del Penedès i la Sol·licitud de compareixença de Pau Noy Serrano, president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedarien aprovades per unanimitat.

Ara fem un recés, fem un minutet. Anem a buscar els alcaldes del Penedès i començaríem la compareixença dels alcaldes.

(Pausa llarga.)

El vicepresident

Bé, bon dia.

Compareixença dels alcaldes d'Igualada, el Vendrell, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès per a informar sobre els objectius de la vegueria del Penedès amb relació al finançament municipal, les infraestructures estratègiques, el transport i la mobilitat

357-00480/15

Reprenem la sessió amb la compareixença dels quatre alcaldes d'Igualada, el Vendrell, Vilanova, la Geltrú i Vilafranca del Penedès, per informar sobre els objectius de la vegueria del Penedès en relació amb el finançament municipal, les infraestructures estratègiques, el transport i la mobilitat. En principi, comencem..., bé, dono la benvinguda als quatre alcaldes aquí en aquesta comissió. Un plaer poder compartir amb tots valtros els reptes i les problemàtiques de la vegueria del Penedès.

En principi, la sessió està prevista en deu minuts per cadascun de valtros. Per tant, un total de quaranta minuts en la primera intervenció d'alcaldes. Després, un torn dels diferents grups parlamentaris, de cinc minuts cada grup parlamentari. I hi hauria un segon torn dels alcaldes, amb un màxim també de cinc minuts, per contestar les possibles preguntes que puguin fer els diferents grups parlamentaris o qualsevol consideració que tinguin a bé apuntar en la segona intervenció. Per tant, començaríem, tal com tenim l'ordre de la convocatòria, amb el senyor...

Fitxer 2

Marc Castells, alcalde d'Igualada, va bé? *(Remor de veus.)* Comencem? Ho heu canviat? És Vilanova i la Geltrú? Juan Luis Ruiz, quan vulgui.

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

L'alcalde de Vilanova i la Geltrú (Juan Luis Ruiz López)

Moltes gràcies. Sí? Hola, moltes gràcies. Primer de tot, gràcies per convocar-nos. I la veritat és que em fa molta il·lusió tornar al Parlament, tot i que aquesta vegada, a compareixent, i no com a diputat, com havia estat fa uns anys. Escolteu, moltíssimes gràcies, com deia. Bàsicament, jo, la meua intervenció anirà al voltant de les qüestions de mobilitat, que és una de les qüestions que més ens preocupen al nostre territori. Un territori, la vegueria del Penedès, especialment també el Garraf, que estem immensos en un creixement demogràfic important, i això, evidentment,

provoca tensions, tant d'habitatge com de serveis, però també en les qüestions relacionades amb la mobilitat.

Hem preparat una petita intervenció per poder explicar-ho de manera gràfica i una mica més ràpida. Vilanova i la Geltrú hem crescut en aquests vint-i-cinc anys en un 43 per cent. Hem passat de cinquanta mil habitants a gairebé ja setanta-dos mil actuals, i és evident que això, repeteixo, ens provoca tensions en serveis públics, en l'habitatge, però també de manera molt especial en les qüestions relacionades amb la mobilitat, tant amb la mobilitat interna dins el nostre territori, des de la vegueria, com també i especialment la mobilitat amb l'àrea metropolitana, que és on una part important de la nostra ciutat es desplaça per estudiar o per treballar.

I, per tant, aquesta millora del transport públic és, com deia, una necessitat urgent i, per tant, ha de respondre a aquest creixement que tenim de la població, i ha de ser un transport amb criteris d'eficiència, de sostenibilitat i, evidentment, de cobertura territorial. Els estudis que tenim ens diuen que tres de cada quatre desplaçaments ja es fan a peu, o en bicicleta o en transport públic dins de la nostra ciutat. Nosaltres estem immersos ara també en un nou pla general. Hem aprovat l'avanç del pla urbanístic ara fa uns mesos i ho confirma, que la mobilitat en vehicle privat ha deixat de ser majoritari, i, per tant, cal adequar aquest transport públic a les necessitats que tenim a la nostra ciutat, al nostre territori.

Començarem per Rodalies. Crec que és públic i notori. Tampoc ens allargarem massa més, però la situació és molt crítica. Cal agilitzar les inversions, que ja estan previstes i estan en marxa, però és veritat que venim de fa molts anys sense inversió i això, evidentment, ho estem pagant i de la mateixa manera que també cal millorar la gestió. És veritat que en aquests darrers mesos hem notat una millora considerable en el que és la comunicació entre Rodalies, almenys i en la meua persona, sempre que hi ha algun problema es posen en contacte a primera hora, ens expliquen i intenten també donar solució.

Però sí que està clar que si creiem en un transport públic sostenible això passa, evidentment, pel ferrocarril i el ferrocarril no deixa de ser també un element clau en la cohesió territorial, més enllà de l'àrea metropolitana. L'àrea metropolitana ho té bastant ben resolt, els municipis fora de l'àrea metropolitana i en tot cas els que

conformem aquest segon, aquest arc metropolità, aquesta segona corona metropolitana, les deficiències són moltes.

Algunes dades, aquí hem posat les dades de la línia Sant Vicenç de Calders-Barcelona, però pel que fa només a Vilanova i la Geltrú són disset mil viatgers diaris, que entren o surten de l'estació de Vilanova i la Geltrú. Les principals problemàtiques, ja ho saben, retards i incidències freqüents, infraestructures deficientes, obres i modificacions constants i després gestió i comunicació deficitàries. Molts usuaris precisament han abandonat Rodalies i això provoca que hi hagi un increment també en la pressió sobre les línies de bus, les línies de bus exprés de Vilanova aquí a Barcelona. Ha augmentat l'ús del vehicle privat i per tant aquest col·lapse ferroviari genera més congestió i menys sostenibilitat.

Pel que fa al bus urbà. Aquest, sense cap mena de dubte ha estat el bus interurbà. En tot cas, el bus urbà, ho he posat aquí perquè teníem un problema com a ciutat important, nosaltres teníem una sentència que ens eliminava el bus urbà i aquí també haig d'agrair al Govern de la Generalitat la solució ràpida per poder fer front a aquesta amenaça que teníem, que Vilanova i la Geltrú ens quedàvem sense bus urbà fruit d'una sentència i que a més a més havíem de pagar una indemnització important a una concessionària. Cal dir que això s'ha pogut solucionar i aquí és evident i repeteixo l'agraïment al Govern de la Generalitat per poder resoldre aquesta qüestió.

Pel que anem al bus interurbà, aquest és un servei en tensió, com deia abans, fruit de l'augment de la demanda, però també fruit de la mancança, del problema que hi ha amb Rodalies, que el que ha fet és precisament que cada cop hi hagi més gent que opti per aquest bus exprés, que funciona molt bé perquè, a més a més hi ha tres o quatre parades a Vilanova i vas directament a Barcelona, al centre de Barcelona i és una demanda que ha crescut. Nosaltres disposem de dues línies de bus exprés, l'e15.1 i l'e15.2. L'e15,1 és la que et deixa, podríem dir, a Plaça Universitat, al centre de Barcelona, és la que té més freqüències i més demanda i l'e15.2 és la que passa per Diagonal i dóna resposta al campus universitari que hi ha a Diagonal.

Algunes dades, perquè vegin el creixement exponencial que hem tingut en aquests darrers dos anys. L'any 2023 hi havia 650.000 usuaris d'aquestes línies. L'any 2024,

850.000. És a dir, un augment del 31 per cent. I a hores d'ara, el 2025, del que portem del 2025, ja s'ha augmentat en un 35 per cent respecte el 2024. Per tant, cal donar resposta, cal augmentar les freqüències. És veritat que actualment el Departament de Territori està ja negociant amb l'empresa concessionària una ampliació de les freqüències i de millores d'aquests busos exprés.

Pel que ens diuen, és bastant probable que aviat es puguin anunciar millores en aquest sentit i les millores haurien de passar, especialment pels dies laborables, els caps de setmana i festius, perquè tenim molta, molta demanda, com deia, no? I, evidentment, adaptar-ho a la realitat actual pel que fa a la mobilitat i, com deia, especialment pel creixement poblacional que tenim al Garraf i a Vilanova que genera nous fluxos cap als serveis metropolitans, cap a l'àrea metropolitana.

Aquesta també és una demanda que nosaltres ja fa anys que venim demanant, que és la connexió amb la Universitat Autònoma de Barcelona. Ara mateix no existeix cap transport públic des de Vilanova a Bellaterra i això fa que els alumnes que s'han de desplaçar a Bellaterra, doncs imagineu-vos totes les connexions que han de fer per poder arribar a la universitat, i aquesta és una qüestió que també venim demanant.

Parlava de la mobilitat cap a Barcelona, cap a l'àrea metropolitana, però també tenim problemes pel que fa a la mobilitat interna, mobilitat dins de la vegueria del Penedès. És veritat que fa doncs un parell d'anys que es va augmentar de forma considerable el bus exprés entre Vilanova, Vilafranca i Igualada i que ha funcionat molt bé i que està donant resposta, però que caldria en tot cas també poder augmentar aquestes freqüències.

Cal millorar les connexions entre les quatre capitals de la comarca i és imprescindible reduir la dependència del vehicle privat, però ara mateix per desplaçar-te amb condicions, amb garanties dins de la vegueria del Penedès, això només passa doncs pel vehicle privat. Pensen que a més a més en el cas de l'Alt Penedès i del Garraf compartim consorci sanitari, això vol dir que molts dels serveis sanitaris estem obligats a desplaçar-nos a Vilafranca o a Sant Pere de Ribes, als Camils o a Vilanova a l'hospital i només ho podem fer en vehicle privat, perquè és totalment insuficient el

vehicle i el transport públic i això el que fa és dependre cada vegada més del vehicle, del vehicle privat.

Algunes qüestions que també venim reclamant i que és veritat que ja han anunciat al Govern de la Generalitat alguna millora en aquesta qüestió, que és redissenyar la plaça Eduard Maristany, que és la plaça on tenim el punt d'intermodalitat del municipi, que és on surten els busos urbans, interurbans, part també del bus exprés a Barcelona i també tenim Rodalies.

I després, apostem pel tren orbital. Aquesta és una qüestió que ja fa molts anys que se'n parla, però que ha quedat arraconada, que no s'ha tornat a parlar i sense cap mena de dubte els municipis de l'arc metropolità, de la segona corona metropolitana, ho venim reclamant perquè és que hem de passar a Barcelona sí o sí, i a més a més, ja hi ha part d'aquest tren orbital que ja està fet, ja està executat i en tot cas creiem que seria la manera de poder també interconnectar aquests municipis d'aquesta segona corona metropolitana.

I això són cent dinou quilòmetres de recorregut, connexions amb Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i arriba fins a Mataró i com deia abans és un projecte que està llargament reivindicat pels municipis fora de l'àrea metropolitana, que això a més a més, també permetria –almenys a la nostra ciutat–, poder afrontar algunes qüestions urbanístiques interessants, com soterrar el tren i en tot cas, també, com deia, millorar la connectivitat amb aquests territoris de la segona corona metropolitana. Per tant, demanem reactivar el projecte, nosaltres a més a més, estem en plena redacció, com deia abans, d'un nou pla tornant a ser urbanística municipal i aquesta seria per nosaltres una infraestructura estratègica i és clau per l'equilibri territorial i cohesió, més enllà de l'àrea metropolitana.

Hi ha altres qüestions que aquí, la carretera BV-2115, és la carretera de l'Arbós que sempre diem, és la que...

El vicepresident

Alcalde, disculpa, portem mig minutet de més...

L'alcalde de Vilanova i la Geltrú (Juan Luis Ruiz López)

Doncs acabo. Aquí tenim ja..., la Generalitat ja està redactant el projecte i aviat el veurem i es podrà licitar i podrem millorar aquesta carretera, que també milloraria molt la connexió interna dins de la vegueria del Penedès. I també celebrar l'anunci que ha fet el departament fa poc d'invertir més de 8 milions d'euros en la millora de la C-31 en el seu pas per Vilanova i la Geltrú.

President, jo no m'allargo més i en tot cas gràcies per aquest no sé si mig minut, un minut més que m'he allargat.

El vicepresident

Agraïxo l'esforç de síntesi, sabem que no és fàcil, també avui estem en una sala on no podem visualitzar el temps que portem d'intervenció i això dificulta..., bé, dificulta enormement, en som conscients, tant les intervencions dels grups parlamentaris com dels compareixents, però bé, esta comissió està maleïda (*Fortes rialles.*) i mai podem gaudir d'un rellotge que ens permètigue orientar. Dit això, se m'havia escapat que controlar un alcalde és complicat, quatre alhora ja és impossible, (*Rialles.*) Per tant, ja s'havien autoorganitzat i havien suggerit un ordre, que evidentment respectaré.

I, si no m'equivoco, ara és el torn de l'alcalde Francisco Romero, de Vilafranca del Penedès. Quan vulgui, alcalde (*Pausa.*) I també recordo mentrestant que després disposaran d'una segona intervenció de cinc minuts i, per tant, si hi ha algun aspecte que se us ha quedat que volen recuperar tindran l'oportunitat. (*Pausa.*)

L'alcalde de Vilafranca del Penedès (Francisco Romero i Gamarra)

Ara sí, doncs bon dia a tothom, vull saludar especialment les diputades del territori i diputats, també per endavant un agraïment a les persones que ens acompanyen, en el cas del Jordi, de l'associació vegueria pròpia Penedès i altres companys i companyes del territori, diputats i diputades.

Primer de tot un agraïment, perquè molts dels temes que estem comentant ja han estat motiu de debat al Parlament i acordats amb molta unitat d'acció, de manera que tots som conscients d'on estem. Bàsicament la meva presentació farà recordar alguns temes de context, recolzant la línia que comentava l'alcalde de Vilanova i la Geltrú, el Juan Luis Ruiz, per suposat amb el tren orbital, que ens afegim. De fet,

podeu trobar declaracions tant de les alcaldies de les capitals, com de les alcaldies en general de l'Alt Penedès i de totes les comarques, on ens reafirmem en els temes que plantegem avui.

Malauradament podríem parlar d'altres temes avui del Penedès, com sabeu, podríem parlar de diades castelleres o podríem parlar del Museu de les Cultures del Vi de Catalunya, que us animo que planifiqui la visita, però malauradament de nou volem aprofitar aquest fòrum per comentar alguns temes que ens segueixen preocupant.

Per exemple, ahir la gent de Vilafranca que estava esperant per agafar el tren a les set del vespre va arribar a Vilafranca a les deu de la nit, és un exemple i no és una anècdota, estem parlant d'incidències que superen el 20 per cent en aquests moments. Fixeu-vos el que significa tres hores en un trajecte que abans de les obres era una hora més o menys, com fa trenta anys, quaranta o cinquanta, eh?, també sigui dit.

Aleshores, bé en aquesta primera *slide*, bàsicament poder veure una mica el que va sortint als mitjans, que coneixeu perfectament, tampoc vull insistir més. També, com ha comentat l'alcalde de Vilanova, tota la situació que hi ha del tren ha derivat en major demanda al bus. S'ha incrementat, fixeu-vos que en aquestes l'increment és exponencial. Estem parlant que ha superat totes les previsions que teníem, com s'ha comentat, també.

Fitxer 3

Les peticions, i s'ha comentat en diferents debats al Parlament, com sabeu es reclama des de la vegueria Penedès millorar les connexions cap a Tarragona, Barcelona, tot el que és l'allargament de l'RT2, l'R8, cap als grans centres també universitaris, ja sigui l'autònoma o ja sigui Tarragona, on també hi ha molts estudiants del Penedès.

En definitiva, la situació que tenim, i aquí sí que vull llançar un primer missatge és la següent, jo diria que aquí la lliçó que hem après, aquí s'han planificat unes millores, que és el corredor mediterrani, unes millores que segurament s'hauria d'insistir més

en quins són els beneficis d'aquesta inversió, perquè de fet, la gent del territori pateix ja més de dos anys, i segurament seran més de tres, totes les conseqüències d'aquesta obra, però no té clar quins són els beneficis pel territori.

I i encara hi ha com una paradoxa que és la següent, és a dir, quan aquest corredor del mediterrani finalitzi, que sobretot és pensat per mercaderies, fixeuvos una mica la paradoxa que pot passar, en el cas concret de l'Alt Penedès. O sigui, l'èxit del corredor mediterrani va en contra del transport de viatges, fixeuvos la paradoxa. I el que és difícil d'explicar al territori, perquè quan acabin les obres la gent pregunta, ara podrem anar a Barcelona o Tarragona més ràpid? Doncs no, continuarem a trigar en el millor dels casos, una hora en el cas de Vilafranca a Barcelona, com fa cent anys, si mireu les fotos, doncs igual, o sigui...

Això de qui és responsabilitat? No és un tema de responsabilitat, el tema és que hem bloquejat el sistema. O sigui, ara mateix el tren i el bus no donen sortida a la demanda, la gent no agafa el tren, el bus no pot absorbir la demanda, i després la gent del territori no veu els beneficis del que s'està fent, que segur que els té, però s'haurien d'explicar també, jo crec que això és una bona lliçó de quan es fan aquests tipus d'inversions, igual quan nosaltres fem la inversió en un equipament o en un espai públic, hem d'explicar al veïnat de dir, escolteu, vindran..., quan fem obres a casa, vindran uns mesos complicats, però després hi hauran uns beneficis. Doncs en aquest cas, quins són els beneficis pel territori, d'això? No n'hi ha, no els veiem, i això és un dels temes, que és un primer missatge que us volíem donar per després, un segon.

I el que torno a dir, és molt important, és que l'èxit de mercaderies anirà en contra del de passatgers. I això jo crec que és un tema que n'hem de reflexionar, sobre això. Per això és el segon missatge, ara el que hauríem de fer és no caure en les mateixes errades o en tot cas explicar millor i planificar millor el que ara ja plantegem amb visió de mitjà i llarg termini. Quins són els temes de mitjà i llarg termini?

Primer de tot, aprofitar el tren de gran velocitat, l'AVE, per fer parades de regionals, això fa molts anys que se n'ha parlat, el Pla d'infraestructures 2006 ja inclou la parada del Penedès, per això ho defensem els que estem aquí, les alcaldies del Penedès, perquè no és la parada de Vilafranca, és la parada –com sabem–, és la parada d'una

àrea d'influència de quatre-cents mil habitants, per poder anar en vint minuts, mitja hora, a Barcelona o Tarragona.

I és que, a més, justament en el cas de Vilafranca, i per això estem tots els que estem aquí d'acord, ja hi ha una infraestructura feta, que és una base de manteniment del tren, de l'AVE, que està al municipi de Vilafranca, en una zona connectada amb la C-15, és a dir els que ens van precedir van fer una feina de planificació, i aleshores agafant el primer missatge, hauríem d'intentar planificar-ho amb temps, preveure, explicar-ho bé, i sobretot que les obres no congestionin el sistema com ens ha passat ara, perquè sinó la gent al final, quan perd dues o tres hores de la seva vida, cada dia, per agafar el tren o el bus, realment l'impacte us ho podeu imaginar a les alcaldies.

Nosaltres fa pocs mesos, els usuaris, que tenen un xat de més de mil usuaris, van interrompre el Ple i van bloquejar el Ple, un ple ordinari, bloquejat el Ple. Aleshores vaig haver d'aturar el Ple, atendre els usuaris, que ja saben, hi estem treballant, lògicament. I des de la Generalitat, el Govern anterior i el d'ara fa el que pot, però el sistema està totalment bloquejat. Aleshores, davant d'això, per això us ho deia, que hem d'intentar preveure tots aquests temes i sobretot acompanyar-vos, ara sí, no caure en les mateixes serrades i una planificació que ens permeti treballar aquests temes de regionals.

L'altre dia plantejava de dir, amb tot el que està passant, mentre anem parlant d'aquestes parades de regionals, per què no fem passar alguns trens regionals per la línia de l'interior? Tots passen per la costa, algun tren regional que passés per l'interior i que s'aturés a Vilafranca, encara que es perdi en conjunt deu minuts més, sabeu el que significaria això, que poguéss aturar-se un tren de regionals a Vilafranca? I això és viable, quan ja les obres ho permetin, això ja seria començar a estimular aquesta demanda de regionals, insisteixo, que no és la parada de Vilafranca, sinó que hi ha una part important, una àrea d'influència que vindria a agafar un tren que en vint minuts podria estar a Barcelona.

És a dir, que ho tenim, és viable no només és aquí ho teniu i de fet està a la vostra disposició a la web, nosaltres mateixos a iniciativa pròpia hem actualitzat tots els estudis de parades de regionals, el mateix equip que ara també alguns d'ells

treballen al departament, doncs s'han actualitzat i demostren la viabilitat tècnica en els *slots* temporals d'aquests trens de regionals, que donarien sortida a aquesta necessitat.

De fet, és un tema de país. Si ens creiem que en la segona corona hem de preveure habitatge, hem de millorar els temes de salut, d'educació, si ens ho creiem, si no ve acompanyat d'un tema del transport, és molt difícil, des de les alcaldies ho sabeu, perquè molts de vosaltres esteu vinculats directament, i ho coneixeu perfectament el món local, que els problemes sempre diem que pugen per l'escala. I és així, literal. I nosaltres hem d'intentar acompanyar per veure com sortim de la situació que tenim ara, i després com planifiquem les coses amb una perspectiva de no caure, com deia, en les mateixes errades.

El tema de trens regionals, aquí per exemple podeu veure físicament que hi ha el desdoblament de les vies del tren de gran velocitat, que ja està fet, que l'Adif va expropiar els terrenys, que hi ha una base de manteniment, és l'únic punt singular entre Tarragona i Barcelona, ja està fet. Lògicament, això s'ha de convertir en una estació i aprofitar els *slots* temporals per tenir aquesta parada del Penedès i això és una mica el que estem defensant. Moltes vegades ens sentim que creiem que haurien d'aprofitar més, perquè us torno a dir com al primer missatge, que és l'única sortida que tenim per millorar el transport de viatgers per l'interior, perquè sinó, les mercaderies, el seu èxit s'anirà menjant els *slots* de viatgers, imagineu-vos en el punt en què estem.

Per tant, la competitivitat, en aquest cas dels territoris, depèn d'això. Unes ciutats que tenen els seus plans generals aprovats, que aposten pel creixement sostenible, que acompanyat dels serveis, però justament aquests temes els hem de planificar.

I finalment, un altre tema importantíssim, també de planificació de futur, que és l'eix transversal ferroviari. Aquest també se n'havia parlat fa molts anys, i de fet, ja s'havien fet tots els estudis previs urbanístics. Aquest és el que dona sortida també de no, amb aquesta paradoxa, que l'èxit de mercaderies vagi en contra de viatgers, i per això es planteja un eix transversal ferroviari que té tot el sentit, per portar les mercaderies amb un corredor diferent. Que lògicament el que demanem nosaltres és que aquests temes de planificació es vagin movent. Ja sabem que no són

immediats, però sí que necessitem que hi hagi passos i fases on puguem traslladar les nostres peticions.

Perquè en el primer bloc, quina és la sortida? És a dir, quan acabin les obres del que s'està fent, tots els que estem aquí haurem d'explicar a la gent com millora el transport públic cap a Barcelona i Tarragona, del Penedès i de tots els que estem aquí representem, i no hi ha aquesta millora.

El vicepresident

Alcalde, superem...

L'alcalde de Vilafranca del Penedès (Francisco Romero i Gamarra)

I aquest és una mica el missatge principal que us volia donar i traslladar i no insisteixo, teniu la documentació una mica posada a la web i està a la vostra disposició.

I moltes gràcies per la feina que feu i ens acompanyeu amb aquests plantejaments.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, alcalde. Ja em disculparan els alcaldes, que puguem ser una mica rigorosos amb el temps. Crec que ara no farà falta canvi, no?, perquè no hi ha suport i dono la paraula a l'alcalde d'Igualada, el senyor Marc Castells, quan vulgui.

L'alcalde del Vendrell (Kenneth Martínez Molina)

Bé, jo per veterania volia parlar l'últim. Crec que, president, si em permetes..., (*Remor de veus.*)

L'alcalde d'Igualada (Marc Castells Berzosa)

Tu l'últim? (*Veus de fons.*) És la comarca amb més atur de la vegueria, li hem de deixar parlar l'últim. Escolteu, bé, algunes precisions. Gràcies a tots, president, moltes gràcies, gràcies també, diputats que sou aquí per la feina que feu, i també representants que avui heu vingut a escoltar-nos. De fet és molt senzill el que us volem dir, intentaré ser..., tinc fama de ser bastant directe i per tant intentaré ser-ho per tal de poder-ho fer possible. Diverses coses, alguna puntualització. Amb els companys alcaldes de les capitals de la vegueria del Penedès, ens entenem en

gairebé tot, hi ha alguna matisació que sí jo voldria aclarir, que és per exemple aquesta darrera diapositiva, on es posava l'eix transversal de mercaderies. És equivocat, és l'eix transversal ferroviari, que ha de portar mercaderies, però sobretot ha de portar persones. De fet, no entenem que això no pugui ser així i seria absolutament una inversió llençada fer només una via de tren que només pogués portar mercaderies. Perquè les mercaderies es poden portar a la nit i els passatgers es poden portar de dia.

De fet, tenim un tren que va ser inaugurat a finals del segle XIX, que tarda el mateix des d'Igualada a Barcelona que al segle XIX, i per tant crec que ens mereixem com a territori, si volem que el nostre país no sigui un país amb el cap molt gran i el cos molt petit, com ens està passant ara, aquesta és l'anàlisi que els hi puc fer ara. Estem construint un país que, en aquest sentit porta, malgrat les dificultats, un sistema de gestió del transport públic deficient, però que té molt transport públic, i en canvi nosaltres ens trobem, fixin-se en les circumstàncies.

Aquest matí, quan m'estava acreditant tenia al davant una escola d'aquestes que fan les visites al Parlament, i la professora em diu, tu ets l'alcalde d'Igualada? Jo soc de Vilanova del Camí. Jo no la coneixia, eh? I, a més, visc a Igualada, dic, perfecte. Diu, vaig venir a viure de Sant Feliu a Igualada. I què tal? Estic encantada, només hi ha una cosa que em molesta, que és increïblement diferent el transport públic que tenim a Sant Feliu, que el que tenim a Igualada, i per tant alcalde, lluita amb això. I li he promès que ho diria aquí davant de tots vosaltres, i per tant, queda dit. Aquest és el nostre drama.

A part de l'eix transversal ferroviari, que el més difícil està fet, fixeu-vos, eh? Vàrem aconseguir fer el Pla director urbanístic, per tant, la reserva de sòl i el sòl..., ara no es podria fer, eh? Ara, aquest Pla director urbanístic no es podria fer, tardaríem quinze anys mínim, amb el garantista que és aquests procediments, amb la facilitat que pots aturar i torpedinar un procediment d'aquest tipus, ara ja el tenim, per tant aquesta és la gran oportunitat. Diuen que una maratón comença amb el primer pas, però nosaltres ja estem al quilòmetre vint.

Per tant, aquest eix transversal ferroviari necessita un parell de coses. La primera és que tots vostès treballin plegats per aconseguir el finançament per fer-lo. I escolti,

sempre que aquest país s'ha proposat amb unitat aconseguir coses, les ha aconseguit, però el més fàcil és que ja puguem definir, perquè ningú ens sap dir què val tot això, què val, què val fer aquesta línia, que seria una línia extraordinària, transformadora, seria un projecte de Mancomunitat de Catalunya visionària, com els que va fer Prat de la Riba al seu moment, aquest seria un projecte transformador absolut pel país, però ens hi hem de posar. Que algú encarregui un estudi informatiu, que algú ens digui quines dificultats hi ha i com les podem superar. I aquesta seria una bona manera de començar a explicar als nostres soferts ciutadans que algú ha posat fil a l'agulla, i jo els demano i els encoratjo a fer-ho possible.

Estem contents amb moltes coses, i jo vull també deixar constància. Després de molts anys de treballar hi ha hagut molts governs, saben vostès també que ara, aviat es tirarà endavant el soterrament de l'estació de tren de la ciutat d'Igualada, és l'únic pas a nivell en capital de comarca a la demarcació de Barcelona i, per tant, crec que era de justícia treure aquest pas a nivell perillós i que està al costat de tres escoles. Per tant, molt bé.

El nou carril bus de la B-23 serà una gran millora també, per aquest transport. Penseu que en autobús es transporten, atès que el tren és ineficient en aquest sentit, pel temps que tarda en arribar a Barcelona, es trasllada al voltant d'1.300.000 persones des d'Igualada a Barcelona l'any, poca broma, això és una gentada de por, i, per tant, aquest carril Bus-VAO ens anirà molt bé.

Agrair també al govern de la Generalitat l'enllaç de la Ronda Sud d'Igualada. Hem tret quatre mil vehicles del centre d'Igualada i per tant hem alliberat la ciutat d'aquest pas de vehicles. I l'enllaç, que no ho expliquem prou però és molt important, de l'A-2 amb la B-40, que ha sigut una gran manera, la gent diu, així tindrà la gent molt fàcil d'anar de la zona d'Igualada o de la zona de l'entorn de l'A-2 del Pla de Lleida, fins a Terrassa. Jo penso al revés, els nostres empresaris per fi podran captar treballadors del Vallès perquè vinguin a treballar. Sabeu que a la comarca de l'Anoia, si a Catalunya el PIB industrial és del 20 per cent, a la comarca de l'Anoia és del 31 per cent. Som una comarca industrial i ho volem seguir sent. Els serveis de qualitat es donen amb la indústria, que tothom tingui clar que si no s'aposta per la indústria no hi ha futur en aquest país.

I jo els hi vull dir una altra cosa. Ens hem aliat els set ajuntaments de la Conca d'Òdena. Conca d'Òdena, sabeu, és el centre, el cor de la nostra comarca. La capital, Igualada, i els municipis de Vilanova del Camí, Santa Maria del Montbui, de Jorba, La Pobla, Castellolí. I aquests set municipis..., i Òdena. Aquests set municipis el conformem i treballem junts cinc alcaldes, som set alcaldes de cinc forces polítiques diferents, però anem a la una. I hem intentat des de fa gairebé deu anys fer un polígon industrial de cent hectàrees. Doncs bé, ara comencem l'aprovació inicial del projecte d'urbanització.

Han de fer-se mirar, hem de fer-nos mirar aquestes tramitacions absolutament...

Fitxer 4

ineficients i que jo crec que generen que els futurs inversors vegin la inversió al nostre país com una inversió molt a llarg termini i que no es plantegen venir, tot i que hi ha molta oferta i per tant estem contents perquè hi ha molta gent que vol venir, crec que ens hauríem de plantejar aquests models que fan tan ferragoses les tramitacions.

Jo faig una proposta, ja que som aquí i fem propostes, a veure si algun grup parlamentari també la volgués agafar, és per exemple quan l'Incasòl i quan allò públic genera aquests polígons, acostuma a ser infinitament més lent que els privats. En aquest polígon industrial del Pla Director Urbanístic de la Conca d'Òdena ho estem veient, dels quatre sectors, els dos privats van com un tir i aviat començarem a veure màquines i empreses i treballadors treballant-hi, i l'Incasòl va molt a poc a poc.

Jo proposo, atès que també l'Incasòl té un repte enorme de la construcció d'habitatge, que es pugui desagregar l'Incasòl perquè pugui dedicar una part dels seus equips a treballar el sòl industrial, perquè podem construir els habitatges que fan molta falta, però si la gent no pot treballar guanyant-se uns sous dignes en el món de la indústria, en un lloc on es generen pensions molt dignes també, amb bons sous, doncs tenim un problema molt gran. Per tant, jo els demano que siguin capaços de balancejar tot això.

I acabo, president, perquè ja el veig, que m'apuntarà que estic a punt d'acabar, acabo. Jo em vaig posar en política l'any 95, lluitant contra la Hispano Igualadina. De fet, jo mai m'hagués imaginat ni que em posaria en un partit polític, ni que acabaria sent alcalde, i era lluitant contra les deficiències de la Hispano Igualadina en el seu transport d'autobusos d'Igualada a Barcelona. Doncs trenta anys després, estem igual. Ara tenim una gran oportunitat, que és aquest projecte de la licitació, perquè s'acaba per fi la concessió el 2028. Jo els faig un espòiler, tornaran a guanyar, i com que quedarà gravat..., no ens hi juguem res, ens hi juguem un pèsol, si volen, però tornaran a guanyar.

No ens podem permetre que, si tornen a guanyar molt licitament, si ho fan bé i si compleixen els requisits, el servei continuï sent tan nefast i tan desastrós com és ara. Per tant, els hi demano que vostès, amb la seva capacitat fiscalitzadora, vigilin perquè aquest contracte, importantíssim per una ciutat que té un tren que tarda una hora i quaranta minuts en arribar a Barcelona, que el servei de bus exprés el gestioni la millor empresa, amb el millor servei i que no anem a preu, que anem a millores, que anem a protegir els nostres ciutadans i ciutadanes a través d'un bon servei, que penso que és el que farà que aquest país pugui seguir tirant endavant.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Moltes gràcies. Gràcies, alcalde, per cenyir-se el temps. I ara passaria per últim torn la paraula a Kenneth Martinet, l'alcalde del Vendrell, quan vulgui.

L'alcalde del Vendrell (Kenneth Martínez Molina)

Bon dia, moltíssimes gràcies, diputats i diputades un plaer, gràcies alcalde, Marc, per cedir-me l'últim torn. Per què? Perquè el Baix Penedès té algunes singularitats que corresponen, començaré, som l'única comarca de la vegueria que és de la província de Tarragona, i ja veureu que les fronteres tenen el seu efecte. Per què? Doncs perquè a vegades estem en terra de ningú i també ens ha marcat el caràcter, som un territori de frontera i això impregna el caràcter, però s'ha de dir, perquè si no ens quedem allà, en terra de ningú. Primera característica, singularitat respecte a la resta de comarques, som tarragonins, som penedesencs, però també tarragonins.

Som un territori de pas, som un pas natural. Tota la xarxa de transport, de comunicació d'aquest país, tot passa pel Vendrell, tot, tots els camins porten a Roma, però tots passen pel Vendrell, AP-7, AP-2, Nacional 340, la C-32, Autopista Pau Casal, la C-31, Costes del Garraf, Rodalies, R4, R2, Regionals, RT14, 15, 16, 17, l'AVE Barcelona-Madrid, el tercer fil, corredor mediterrani, mercaderies, tot passa pel Vendrell. Però justament és això, passa.

I som un territori central i per què som un territori central? Us explicaré, perquè estem al cor del creixement demogràfic de Catalunya. La comarca del Baix Penedès és la comarca que més creix a Catalunya. L'any passat, un 2,3 de creixement, la mitjana catalana 1,4, tenim les ciutats que més creixen de Catalunya. Cunit, 35 per cent, Calafell, 31 per cent, el propi Vendrell, capital de comarca, 21 per cent amb 22, Vilanova, 23, Vilafranca. Som el cor de creixement. El Vendrell, l'any 2000 teníem vint mil habitants. L'any 2020 teníem quaranta mil habitants, números rodons molt clars, bàsicament de l'àrea metropolitana de Barcelona, població benvinguda i ben trobada, eh?, però és el cor del creixement.

I què passa? Que tensiona els serveis. Ja sabem que les administracions sempre van darrere de les necessitats, però si a sobre hi ha un creixement exponencial, les administracions no arriben, malauradament, mai. Ho entenc, jo soc alcalde i també em costa arribar, però costa arribar a les necessitats. Però si a sobre, no sabem ni la població real que tenim, llavors ja és un drama.

Què vol dir? Segons l'Idescat, població empadronada al Vendrell, Baix Penedès, és el mateix, eh?, qualsevol població nostra, quaranta-un mil habitants, però quants hi vivim? Dades de l'ACA, Pla de sequera, consum domèstic, comptador domèstic, consum, cinquanta-quatre mil habitants, un 31 per cent més de població, que no està empadronada, per tant, un 31 per cent més de persones que necessiten serveis i que, malauradament, no s'atenen els seus serveis, ja siguin mestres, Mossos, Bombers, el que sigui, perquè l'element bàsic per calcular els serveis, quin és? La ràtio. Doncs no funciona amb nosaltres, la ràtio de població.

I ja no parlo si afegim el turisme. Nosaltres som un territori de segones residències. La meitat –després en parlaré–, la meitat del parc d'habitatges públic, la meitat, dades Idescat, la meitat són segones residències, segones residències. A l'estiu som

vuitanta-un mil habitants. Volem la població empadronada, i per tant, els serveis, per tant, hi ha un dèficit d'entrada dramàtic dels serveis, en qualsevol servei.

Per tant, demanem, implorem, exigim que la Generalitat a tots els seus departaments incorporin un factor de correcció que tingui en compte el creixement demogràfic, la població que no està empadronada, necessitem un factor de correcció, perquè sinó tots els càlculs, tots els serveis sempre són deficitaris ja d'entrada. I a vegades fins i tot ho fem quan diuen, home, alcalde si la població sou..., no, no és veritat. Per tant, factor de correcció.

Transport. Jo he afegit alguna cosa diferent per no repetir-me, ja ho he dit, és més fàcil arribar i mira que és difícil, a Barcelona, que arribar als municipis de l'interior. El país està pensat en paral·lel a la costa, no en perpendicular a la costa, per tant, triguem, tenim dificultats en arribar a les nostres pròpies urbanitzacions i municipis de l'interior i és molt important per cohesió territorial que tinguem un sistema eficient intracomarcal, intravegueria, és bàsic i fonamental, no el tenim.

Però, per exemple, anem a transport més d'àmbit del país, l'estació intermodal de sud de Catalunya és l'estació de Sant Vicenç de Calders, si tot passa per aquí, si ja hi és, ja està feta. Tenim set mil cinc-cents viatgers que pugen i baixen cada dia a Sant Vicenç de Calders, que és terme municipal del Vendrell, Sant Vicenç de Calders, El Vendrell té dues estacions, Sant Vicenç de Calders i El Vendrell poble. Sabeu quants lavabos, i perdó per l'expressió, té l'estació de Sant Vicenç de Calders, lavabos públics, sabeu quants? Zero. Sabeu quin és l'aparcament de, quina és la capacitat d'aparcament de l'estació de Sant Vicenç de Calders, de vehicles? Cinquanta. Set mil cinc-cents persones pugen i baixen. Un 20 per cent arriba en transport públic i la resta, doncs els cotxes per aquí, per allà, com bonament puguin.

Això també, nosaltres necessitem un servei de Rodalies que sigui de concepció i de funcionament com si fos el metro, ha de tenir els serveis i la qualitat com si fos un metro, perquè això és un metro. Nosaltres som la primera estació de les Rodalies Barcelona, i ningú ho diria, perquè som província de Tarragona i això fa que, per exemple, ningú se'n recorda i quan la Generalitat proposa ampliar l'R8 –joestic content, eh–, de l'Autònoma a Vilafranca, doncs a Vendrell-Sant Vicenç de Calders no arriba, estem a vint quilòmetres, també estudiem l'Autònoma. Com som a la

província de Tarragona, doncs de Vilafranca surten –i ha de ser així, eh?–, cada trenta minuts l'R4, i nosaltres cada hora.

Com som de Tarragona, no tenim bus exprés a Barcelona, quan dels set mil cinc-cents viatgers que surten cada dia d'estació de Sant Vicenç, quatre mil, tres quartes parts, van a Barcelona. Només tenim bus exprés a Tarragona. Per favor, bus exprés a Barcelona, també. Estem al mig. Doncs al mig hem de mirar dues bandes, bus exprés Tarragona, que ja el tenim, bus exprés Barcelona, el necessitem.

Mercaderies. Estic completament d'acord amb l'alcalde d'Igualada. Mercaderies a les zones industrials. L'eix transversal, efectivament, per la nit mercaderies, fantàstic, de moment estan passant dia i nit pel Vendrell, pel centre del Vendrell, passen pel Passeig de Gràcia del Vendrell, per la Rambla, passen cada, dia i nit, combois de mercaderies en superfície, no soterrats. I no només això, és que –i ha de ser així, segurament, per llei–, ara ens construïran unes plaques acústiques, per les vibracions i el soroll, que faran sis metres d'alt. Tenim la plataforma del tren, dos, tres metres per damunt de la cota del carrer, tindrem una muralla xinesa pel mig del Passeig de Gràcia. Sí, estarà pintada de verd, tindrem vegetació i a l'últim metre serà metacrilat, però la muralla xinesa al Passeig de Gràcia del Vendrell. Per tant, per l'interior, si us plau, de nit, com diu l'alcalde, a les zones industrials, les mercaderies.

Habitatge. Ja sé que no..., però escolta, jo crec que és un tema de país i també de la vegueria. Habitatge, com us deia, nosaltres Baix Penedès, tensionat al màxim. Clar, tenim creixement demogràfic exponencial, turisme a tot tirar, preus i demanda *a tope*. Sabeu quants pisos..., tenim trenta mil habitatges al Vendrell, trenta mil. Sabeu quants pisos estan buits? Mil set-cents, un 5 per cent. Però alerta, ara us diré una altra dada increïble, tenim 3.377 pisos sense consum elèctric, segons l'INE, l'any 2024. A l'11 per cent de l'habitatge del Vendrell, per la raó que sigui, no es va utilitzar i si són propietats privades, cadascú fa a casa seva el que vulgui, però a l'11 per cent de l'habitatge del Vendrell no es va utilitzar el 2024. Clar, després, nosaltres oferim solars a la convocatòria i benvinguda, de la Generalitat, oferim set solars, arribarem a fer setanta, vuitanta pisos de lloguer social.

Tenim mil set-cents pisos buits, tenim tres mil set-cents pisos o habitatges que no s'utilitzen, i nosaltres cedirem uns solars per construir uns setanta, vuitanta pisos de lloguer social. L'Agència Catalana de l'Habitatge té setanta pisos de lloguer social al Vendrell. Comparem l'oferta amb la quantitat de pisos buits, habitatges no utilitzats o pocs utilitzats, si us plau. La bossa d'habitatge està encara, després de quinze anys de la crisi, està en mans dels bancs. Ja està bé, s'estan abusant i estem permetent l'abús, alliberem els pisos de mans de bancs, fons voltors, tot el que vulgueu, no pot ser que tinguin aquesta massa de pisos i la gent no pugui tenir aquesta opció.

Per tant, com veieu, una situació una mica diferent per la singularitat de les fronteres, les fronteres administratives són invisibles, però tenen efectes. I això sí, som un territori on es viu bé, us convido a venir i a gaudir del Baix Penedès i del Vendrell, del seu litoral i un territori amb molta identitat, una personalitat pròpia molt marcada, una personalitat tan important i tan marcada, que és la base fins i tot de la personalitat identitària de Catalunya. Pensem, aquí, elements identitaris de Catalunya, pensem allò, *vote pronto*, tres, quatre, doncs dos o tres segur que tenen origen al Vendrell. Som la pàtria de Pau Casals i Àngel Guimerà.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident

Gràcies alcalde. I gràcies als quatre alcaldes per este esforç de síntesi que han fet. Ara donaríem veu als diferents grups parlamentaris, començant pel Grup Parlamentari proponent, que és el Partit Socialista i Units per Avançar i té la paraula el diputat Christian Soriano, quan vulgue.

Christian Soriano García

Em posaré el temps, president.

El vicepresident

Si ho considereu, quan, a falta d'un minut us aviso que falta un minut, a partir d'ara a tothom, i com a mínim intentarem posar una mica més de llum.

Christian Soriano García

Perfecte, gràcies, president. I gràcies als quatre alcaldes que avui ens acompanyen, perquè crec que tant la imatge com el missatge que es projecta avui aquí és molt important, la imatge de veure els quatre alcaldes de les capitals de les comarques que integren la vegueria del Penedès i també el missatge d'unitat, que no només transmeteu avui aquí a aquest Parlament, sinó que heu fet en dues ocasions amb aquestes trobades tan profitoses, que han servit per posar en un decàleg i posar sobre paper quines són les principals necessitats compartides entre els quatre municipis que integren la vegueria del Penedès.

Un territori, el del Penedès, del qual malauradament de vegades se'n parla poc fora del propi territori. Crec que espais com aquests, on vosaltres poseu veu a les vostres poblacions i també aquest territori, al final és una bona notícia pels penedesencs i les penedesenques. Perquè al final, si us fixeu, moltes de les coses que heu dit són qüestions, són necessitats compartides pels quatre municipis i pel total del territori de la vegueria, que és que fora del territori del propi Penedès cal reconèixer la necessitat i la realitat demogràfica per així poder conèixer també quina és la realitat social del territori.

Un territori que es troba en constant creixement i que hem de ser capaços, des de les administracions, d'adaptar el creixement poblacional, el creixement i l'adaptació dels serveis públics per aquesta nova població que està omplint els nostres municipis.

L'alcalde de Vilanova, en aquest sentit parlava molt bé i emfasitzava molt els temes de mobilitat. Jo el primer que sí que vull fer és felicitar-lo a ell com a alcalde, també a la corporació i a tots els serveis públics, per la gestió de l'incendi que va tenir a Vilanova fa unes setmanes, que tots els servidors públics que van actuar en aquell moment ho van fer amb la màxima...

Fitxer 5

professionalitat possible i això va portar a una bona gestió de crisi per part de l'Ajuntament.

Però al final les dades que vosaltres plasmàveu i que corresponen segurament a una saturació de l'estat del servei públic correspon a un augment d'habitants de Vilanova, que suposa un augment també dels usuaris d'aquest transport públic i el que cal és el que comentava abans, adaptar els serveis públics, en aquest cas el transport, a l'augment de la demanda que hi ha fruit de l'actual sistema de Rodalies, i fruit també de l'increment de veïns i veïnes, en aquest cas de Vilanova.

També el canvi de gestió de bus urbà crec que ha sigut un punt a favor pel seu municipi. També parla de la bona col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i la col·laboració amb els ajuntaments, i en aquest cas amb l'Ajuntament de Vilanova, i la importància també del bus interurbà i de potenciar les línies de bus dintre de la vegueria i fora de la vegueria, com els quatre alcaldes han manifestat.

En aquest sentit, l'alcalde de Vilafranca, també, a qui agraïm l'assistència, creiem que l'anàlisi més o menys és compartit. És compartit en el sentit d'una xarxa de Rodalies que cal que, més aviat que tard comenci a adaptar-se a quina és la realitat social del país, sabent i sent conscients de quina és la situació actual i dels múltiples reptes que tenim per davant, però també amb mirada llarga i sent capaços en aquest sentit de teixir aliances entre diferents administracions per poder resoldre els problemes a curt termini que tenim, i per poder també per poder en aquest sentit tenir una posició estratègica i una visió de país més àmplia per les necessitats que tindrem en un futur, perquè els quatre municipis són municipis que avui estan creixent i que demà seguiran creixent, crec que aquest és un punt molt important. No estem davant d'una necessitat espúria o concisa d'aquest moment, sinó estem parlant d'una necessitat per les properes dècades que tindrem per davant.

L'alcalde d'Igualada crec que també en aquest sentit ho ha resumit. El drama del Penedès és el drama de la mobilitat i és així, i així ho patim els usuaris i les usuàries del transport públic, que en els darrers anys i sobretot en els actuals ho estan patint. Però crec que més enllà de fer un anàlisi, com ho han fet els quatre alcaldes, de quines són les problemàtiques del present, és important també aportar quines són les solucions al futur. I crec que tots quatre ho han fet amb propostes concretes, en aquest cas que ajuden. I l'eix transversal ferroviari serà en aquest sentit un punt clau per poder dur a terme aquesta transformació.

Falta finançament, falta concreció i falta visió de país. En aquest sentit, la consellera Paneque ja va establir que en el pla d'infraestructures territorials serà una realitat aquest eix transversal ferroviari. Serà una molt bona oportunitat per definir no només la mobilitat d'Igualada, sinó també la mobilitat del país.

I quant a l'alcalde del Vendrell, amb el qual comparteixo municipi en aquest sentit, com deia, el municipi, la comarca del Baix Penedès ha estat durant molts anys la comarca amb més atur de tot Catalunya i al mateix temps en paral·lel era la comarca amb menys inversió per part dels diferents governs. Aquest és un dels grans reptes que teníem per endavant. Els projectes que tenim per davant són claus, es diuen Idiada 2 i es diu Hub Sanitari al costat del nou hospital del Vendrell i la millora de la mobilitat, que serà un element clau en aquest sentit per poder transformar i poder seguir impulsant el Baix Penedès que necessitem.

En aquest sentit, s'ha parlat també d'habitatge. A mi m'agradaria que els quatre alcaldes en el següent torn, si així ho consideren, parlessin una miqueta del pla de barris i de quins creuen que són els horitzons i els reptes i les oportunitats que tindran per davant els seus municipis i, en aquest sentit, agrair un altre cop la imatge d'unitat dels quatre alcaldes i de poder venir aquí a representar aquest Parlament al territori del Penedès, les necessitats i els reptes d'un territori que té molt present però encara més futur.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara és el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, la diputada Montse Ortiz, quan vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Abans de tot agrair la presència dels alcaldes de les capitals de la vegueria Penedès. Sincerament, com a penedesenca, és un orgull i un honor que es parli del Penedès al Parlament de Catalunya. Des de l'inici d'aquesta legislatura, Junts per Catalunya, de la mà d'Impulsem el Penedès hem treballat plegats per portar la veu del Penedès en seu parlamentària i ens alegrem que s'hi hagin sumat. Al Penedès necessitem que ens escoltin i necessitem sumar tots els

esforços per fer arribar les nostres demandes. Hem estat anys oblidats i ara ens trobem en una situació complicada.

Com han explicat, al Penedès hem viscut una autèntica revolució demogràfica. Convé recordar les dades per entendre la situació. Som més de dues-centes mil persones més que fa vint-i-cinc anys. I, malgrat si el territori que més creix, és on menys s'inverteix. I això implica que els penedesencs no puguin gaudir dels serveis, ni de les infraestructures que ens mereixem. I, a més a més, els ajuntaments segurament us hem sentit molt més sols del que us pertocava. Per tant, la primera reclamació que fem és que cal revertir aquesta situació i donar resposta a totes les demandes al Penedès.

I ara tenen una oportunitat i espero que no la desaprofitin. Ara mateix, el Partit Socialista ocupa en lloc de responsabilitat a institucions del nostre país i de l'Estat espanyol. Per tant, hauria de ser el moment per apostar pel Penedès. En cas de ser així, a Junts ens hi trobaran. Per davant de tot, volem el millor pel nostre país i, personalment, pel Penedès. I això implica millorar les infraestructures i, sobretot, el gran problema que patim a la vegueria Penedès, la mobilitat. Com han remarcat, necessitem millorar la xarxa ferroviària. No pot ser que constantment tinguem les dues principals línies de la vegueria, l'R4 i l'R2 Sud, avariades, saturades o amb incidències reincidentes. Això suposa tenir una alternativa fiable de transport públic, que tampoc tenim.

A tal d'exemple, avui mateix debatem que s'incrementi la freqüència de dues línies d'autobús de la vegueria en aquesta comissió. La e5, que connecta Igualada amb la capital del país, i la línia e6, que cobreix el trajecte Vilafranca-Barcelona. Però no només això. Fa un parell de setmanes, a proposta de Junts, també vam reclamar que es posés en funcionament dues noves línies d'autobús exprés al Baix Penedès. Un bus directe entre el Vendrell i Barcelona i una segona que fes el trajecte de Cunit-Calafell, fins a Barcelona. I tot això ha sigut a proposta de Junts, i espero que el Govern pugui escoltar aquestes demandes i les pugui executar. Segurament els quatre alcaldes es sumaran a les nostres reivindicacions.

I a això ens referim quan parlem d'aprofitar oportunitats i tenir prioritats. En aquest sentit, hem vist anuncis de millores a les estacions d'autobús de Vilafranca i

Vilanova, fet que segurament compartirem. Però els usuaris, el que volen és tenir un transport públic digne i eficient, perquè el que necessiten és arribar al seu destí a l'hora i no haver d'esperar a tenir un autobús disponible o esperar un tren que no sabem quan arribarà.

El Penedès necessita una unitat més fluïda i més eficient amb la capital del nostre país, motiu pel qual ens assumim a totes les reivindicacions que ens han presentat avui. I seguirem fent pressió perquè així sigui. I espero que el partit que sosté el Govern, que justament tenen a vostès aquí davant, també les puguin escoltar i executar de manera més immediata. D'altra banda, a proposta de tot el nostre espai polític, hem treballat propostes perquè el Penedès tingui millores reals.

Volem la T-Penedès, l'estació intermodal del Penedès, millorar les connexions amb l'AP-7, el desdoblament de la C-15 al seu pas per l'Anoia, incrementar la freqüència de totes les línies d'autobusos, millorar i incrementar la freqüència de les línies de Rodalies, millorar la connexió amb la Catalunya Sud i millorar la mobilitat interna dins la vegueria. I, a més a més, l'eix ferroviari, que compartim que ha de ser de mercaderies i de passatgers, no entendríem que sigui d'una altra manera. Nosaltres defensem que són mesures necessàries i que cal la suma de tots perquè siguin una realitat. Esperem aconseguir la voluntat i el consens de tots els partits polítics perquè es puguin executar al més aviat possible.

D'altra banda, hem defensat que la vegueria Penedès té ànima pròpia. No volem ser àrea metropolitana de Barcelona, ni tampoc formar part de l'àrea de Tarragona, sinó que volem decidir i dissenyar el Penedès des del Penedès, no des d'un despatx de Barcelona. Creiem que és aquesta l'única manera de solucionar molts dels problemes que han plantejat. El Penedès ha de tenir veu i vot i cal que intervingui en la planificació de les noves concessions del 2028. És l'única manera que les nostres demandes siguin escoltades i respectades.

En definitiva, compartim que el Penedès cal ser escoltat i respectat. Hem patit anys d'abandonament i cal revertir aquesta situació. Però això només ho farem si realment plegats i treballem per fer una vegueria més forta, amb més múscul i millor connectada. A Junts per Catalunya sempre ens troben al costat de totes les

demandes que suposin un benefici i una millora pel nostre territori. Tenim clar que davant d'un partit hi ha un territori i un país. Esperem que vostès també.

De fet, cal que els interessos del Penedès vagin alineats amb els interessos del Govern i siguin una prioritat. I és aquí on nosaltres volem fer-los costat. Al final, del que estem parlant, és de millorar la vida dels nostres veïns, un objectiu que compartim. Volem el millor del Penedès i pels penedesencs i per fer-ho necessitem que el Govern de Catalunya ens escolti, ens respecti i actuï.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Ara és el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana Catalunya i té la paraula la diputada Lluïsa Llop, quan vulgui.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Jo vull començar, evidentment, com no pot ser d'una altra manera, saludant i agraint sincerament la presència avui aquí de tots quatre alcaldes, i agraint especialment que ho feu de forma conjunta, perquè crec que és important la visió que donem de territori. Avui parlem del Penedès i pels penedesencs és un orgull que puguem estar parlant-ne i que a més siguin aquí representats els quatre alcaldes de les quatre capitals de la comarca.

Parlem d'un Penedès que és molt més que una simple divisió administrativa que a vegades algú vol fer creure. És un territori viu, amb prop d'un milió d'habitants i abastament hem parlat del creixement que està tenint el Penedès, evidentment més afectat en algunes comarques, però és evident que ens tensiona els serveis i que ens tensiona les necessitats de polítiques públiques que ens calen en el nostre territori. Som un territori viu, que està en una ròtula entre Barcelona i Tarragona, les dues grans àrees metropolitanes som camí de pas en diferents àmbits, Barcelona-Tarragona, però també entre l'interior i la costa, per tant som un territori en el nostre país absolutament central.

Som la vuitena vegueria que es va constituir del país i el seu reconeixement va ser fruit d'un territori que va lluitar, i va lluitar molt per aconseguir aquest reconeixement i aquest poder decidir, perquè al final la vegueria no és res més que que puguem

parlar del territori conjuntament i el puguem decidir conjuntament del que ens interessa des d'allà. Per tant aquí, davant dels que encara qüestionen l'existència o la necessitat de la vegueria Penedès tenim una imatge clara i contundent dels quatre alcaldes de les quatre capitals, junts, defensant reptes compartits perquè el territori pugui avançar.

Hi ha reptes que és evident que no són exclusius del Penedès, tot el país té reptes en habitatge i evidentment nosaltres amb una població creixent també. Hi ha reptes i ho veiem a nivell de país en la mobilitat però insisteixo hi ha un factor determinant en el cas del Penedès, que és aquest increment de població i que segurament durant anys –i ho deia l'alcalde del Vendrell, en Kenneth–, durant anys hem sigut un territori per on han passat les infraestructures, les hem patit però no les hem gaudit, de manera que hem d'anar millorant totes aquestes infraestructures perquè també donin servei als penedesencs, ja que ens passen per sobre.

Per tant, no entraré en els mil reptes que tenim, com la preservació de la vinya, la reindustrialització del territori etcètera, perquè ens hem de centrar en mobilitat i no tenim tot el temps del món però intento centrar-me en aquest àmbit més de mobilitat on tenim greus problemes. Com a tot el país tenim un problema greu, i és que les Rodalies i els trens no funcionen i per tant això fa que en diferents escenaris hi hagi una pressió afegida sobre el transport d'autobusos. Ho deia l'alcalde de Vilafranca, la Generalitat porta uns anys intentant fer el que pot amb l'increment de serveis de busos exprés, perquè al final la gent el que necessitem és un servei fiable que et porti a la feina, que et porti a estudiar, que et porti a gaudir de l'oci o a un centre sanitari.

Per tant, al final la gent intenta tirar dels bus exprés perquè és l'única solució que troba fiable, però és evident que en un autobús no hi cap la mateixa demanda que en un tren. Per tant, la primera de les demandes seria, necessitem un tren de Rodalies que funcioni i que ens vagi bé. I segurament si tinguéssim un tren de Rodalies amb les freqüències adequades i no que fes que la meitat dels trens es queden parats a Vilafranca o a Vilanova, sinó que arribessin al que nosaltres entenem que ha de ser un hub ferroviari important, que és l'estació de Sant Vicenç de Calders, no discutiríem cada vegada si l'R8 ha d'arribar fins a Vilafranca o si l'RT2

ha d'arribar fins a no sé on, perquè al final tindríem tots plegats una línia amb freqüències que ens permetria fer el traspàs en aquest àmbit.

I molt d'acord amb l'alcalde d'Igualada, l'eix transversal ferroviari ha de ser un servei per tot el territori. En el cas dels usuaris de l'R4, però també de l'R2, perquè algunes vegades els trens de mercaderies, quan ja no caben a l'R4 també acaben derivant-se a l'R2. És necessari que aquests trens puguin passar de mercaderies per l'eix transversal ferroviari, no només per treure'l del corredor de l'R4 sinó també per donar servei a les fàbriques i als polígons que també hi ha en tota aquesta zona, i evidentment seria impensable no tenir un bypass que entrés a la ciutat d'Igualada, que fes aquest servei d'unes Rodalies dignes també per Igualada i per la comarca de l'Anoia.

Coincidim també amb l'alcalde de Vilanova en la necessitat de recuperar aquest projecte de tren orbital, ens és imprescindible. Per tant, si podem reforçar tota aquesta estructura de tren, que no serà demà i ho sabem tots, però que necessitem. I jo els demanaria als quatre alcaldes què creuen que haurien de fer els governs per començar a avançar aquí. A nosaltres ens preocupa especialment que el Pla director urbanístic de l'eix transversal ferroviari ens venç l'any que ve. Per tant, ens hi hem de posar ja, no podem deixar que decaigui. Perquè, com bé és cert, és un projecte important i d'un abast importantíssim, que seria molt difícil tornar a reprendre de zero. Si tot això ho milloréssim, és evident que el transport per carretera baixaria la seva pressió, però en aquests moments també és veritat que tenim un problema greu amb l'AP-7, amb un manteniment absolutament nefast...

El vicepresident

Ha d'anar acabant, diputada.

Lluïsa Llop Fernàndez

Vaig president. Amb un manteniment absolutament nefast i deficitari i que, a més a més, necessita moltes millores de connectivitat.

I darrera cosa, president, m'ha estranyat no sentir parlar de la gratuïtat de la C-32, perquè crec que també és un factor en el territori i que, a més, ajudaria a millorar el sistema viari entre l'AP-7 i la C-32, a tenir un equilibri millor i que, per tant, crec que

és un component que també hem d'entrar a l'equació per una millora de la mobilitat a tot el territori.

I és evident que és..., vostès no en tenien prou amb deu minuts, però és impossible fer-ho en el temps que se'ns dona.

Moltíssimes gràcies per ser aquí i per defensar el territori conjuntament.

El vicepresident

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

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. I, en primer lloc, com no pot ser d'una altra manera, saludar els quatre alcaldes que ens acompanyen avui i que han intervingut. Una intervenció, sota el nostre punt de vista, molt interessant, molt assenyada i, sobretot, que posa de manifest la problemàtica que tenen vostès en comú. I, per tant, el denominador comú que nosaltres extraïem de la seva intervenció és el gran problema que pateix quant a mobilitat i...

Fitxer 6

quant a infraestructures.

I, si m'ho permeten, i, sobretot, després d'escoltar les intervencions dels primers grups parlamentaris, fruit de la manca històrica i la manca crònica d'inversió en aquesta comarca també, en aquests municipis, a la vegueria del Penedès. Per tant, uns per acció i uns altres per omissió, ens trobem actualment en aquesta situació. I, per tant, està molt bé que els grups parlamentaris vinguin aquí a explicar el que s'hauria de fer, però, en qualsevol cas, són ells els responsables, tant els nacionalistes com els socialistes i Esquerra Republicana, són els responsables de la manca d'inversió que tenen vostès i que han posat vostès de manifest en la seva intervenció.

Deien vostès, han parlat de tots vostès, els quatre alcaldes, dels forts increments de població que tenen en aquests municipis i que això no ha estat acompanyat dels

serveis i que, per tant, es troben en aquests moments amb uns serveis completament tensionats. Això nosaltres fa temps que ho venim denunciant i la Generalitat de Catalunya, l'actual, l'anterior i l'anterior de l'anterior, no van fer res per evitar aquesta situació, que jo, com a regidora de l'Ajuntament de Sitges, conec bé amb problemes d'educació, problemes d'equipaments educatius, problemes d'equipaments sanitaris que patim, per tant, les conseqüències de la desinversió del Govern de Catalunya actual i dels anteriors.

Jo voldria adreçar-los algunes preguntes concretes a cadascun de vostès i després algunes preguntes una mica generals. A l'alcalde d'Igualada, i potser no és en l'ordre en què vostès han intervingut, però en qualsevol cas és l'ordre que considero important de fer aquestes preguntes, en un context de competències creixents, però d'ingressos limitats, m'agradaria saber com valora el model actual de finançament municipal dins la vegueria del Penedès. S'estan rebent al seu municipi els recursos suficients per fer front a les seves responsabilitats, i més enllà del cas seu d'Igualada, com creu que la vegueria pot contribuir a una millor redistribució dels recursos entre els municipis més grans i els més petits de la pròpia vegueria?

A l'alcalde de Vilafranca, vostè com a capital del vi i del municipi clau de l'Alt Penedès, quines infraestructures considera essencials per potenciar el creixement econòmic local i comarcal, i també si la vegueria del Penedès té una visió estratègica compartida sobre projectes com polígons industrials, hospitals o centres logístics.?

A l'alcalde de Vilanova, vostè feia referència que havien notat una millora en la comunicació amb els problemes, drames continus i diaris que pateix Rodalies. Nosaltres el que li podem traslladar és que justament és al contrari això del que majoritàriament diu la gent, la manca de comunicació, la manca de problemes que hi ha d'informació quan hi ha qualsevol problema, malauradament, pràcticament diari quant a Rodalies.

Vostè sap perfectament els dèficits de connexió entre municipis i també amb Barcelona, i així ho han dit, però si creu que la vegueria ha de tenir competències pròpies en matèria de transport públic i mobilitat, i com valora sobretot també el nivell d'inversió de la Generalitat i de l'Estat en aquest àmbit al Penedès.

A l'alcalde del Vendrell, la seva ciutat, com vostè deia, és un encreuament clau entre costa i interior. Des d'una perspectiva institucional, quines fórmules de coordinació entre els municipis creu que hauríem d'impulsar perquè la vegueria sigui realment operativa?

En definitiva, vostès han expressat diverses demandes al Govern de la Generalitat per millorar la mobilitat i les infraestructures en el conjunt del Penedès, i les seves peticions inclouen la unificació potser del preu del transport públic en una sola zona tarifària. Això també ens agradaria que ens fessin una valoració, un comentari al respecte. Afegir també, igual que algun altre grup parlamentari deia, doncs no hem sentit a parlar de la gratuïtat de la C-32, del peatge de la C-32, un assumpte per nosaltres cabdal, i creiem que haurien d'anar cap a una reducció del peatge fins a la seva desaparició. No sabem exactament el per què, no és un tema que hagi sortit i, per tant, ens agradaria que en aquesta segona intervenció ens fessin un comentari al respecte.

Igual que també sobre la infraestructura ferroviària, i aquí sí que els hi adreço una mica als quatre alcaldes en el seu conjunt, sobre quina és la viabilitat tècnica i econòmica de crear aquesta nova línia ferroviària entre Vilanova i el Camp de Tarragona, i si tenen suport per part del Ministeri de Transports o d'Adif per aquestes propostes, i també com es preveu que aquestes connexions millorin l'activitat econòmica i turística de la vegueria.

Sobre la reformulació del servei de Rodalies...

El vicepresident

Hauria d'anar acabant, diputada.

Eva García Rodríguez

Sí, vaig acabant, senyor president. Sobre la reformulació del servei de Rodalies, quines millores concretes esperen amb aquest model de metro comarcal, i si han fet una estimació del cost d'aquesta transformació i del temps que trigaria a ser operativa.

Restem a l'espera de les seves respostes.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello, quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias a los cuatro alcaldes por sus explicaciones. En general me han parecido propuestas bastante razonables. Y, si me permite, les pediría a los que han hecho una presentación si nos las pueden hacer llegar a través de los servicios administrativos del Parlamento, se lo agradeceríamos.

Bien, yo lo primero que tengo que decir es que han venido aquí a quejarse de lo que ustedes no han hecho, porque es que todos han gobernado, gobiernan, han apoyado, se han pasado la vida gobernando sus partidos, tiempo han tenido para hacerlo, ¿no?, en vez de venir aquí a, en fin, a decir, no, pues mi partido no ha hecho esto y esto. Pues sí, efectivamente, reclámeselo, ¿eh? Tiempo tiene, y además están o gobernando o apoyando en el Parlamento de Cataluña, en el Gobierno de Cataluña y en el Gobierno de España.

Bueno, respecto a las cosas concretas que han comentado, una que me parece muy interesante es sus reivindicaciones ferroviarias, la línea orbital ferroviaria y l'eix transversal. Creo que son dos infraestructuras a considerar, importantes, de altísimo coste, es de suponer. Yo les quería hacer dos preguntas. Sé que no les corresponde a ustedes, pero por si tienen información y la quieren compartir, es si tienen alguna aproximación del coste que supondrían estas infraestructuras y el tiempo, en qué horizonte temporal nos veríamos para tenerlas finalizadas. Y también si tienen estudios de demanda. Si lo tienen y lo pueden compartir, pues perfecto.

Y aquí en el tema ferroviario me voy a parar un momento en una intervención que ha hecho que me ha llamado la atención, una diputada que ha hablado antes que yo, y es que se queja, con razón, de que la línea ferroviaria que llega de Barcelona se para en Vilanova i la Geltrú y podría continuar hasta Sant Vicenç de Calders. Nos parece una propuesta, efectivamente, muy razonable y quiero recordar que esta propuesta, desde el Grupo Parlamentario VOX la hemos presentado en esta comisión hace no mucho, y ha sido rechazada por el Parlamento. Y, es más, el

partido que lo ha dicho la ha rechazado. Y solamente pedíamos estudiar, llama la atención, que se vote una cosa y se diga la contraria.

Ha salido también el tema del transporte de mercancías, todos coincidimos en que efectivamente es una carencia importante en España y en Cataluña, el transporte de mercancías por el sistema ferroviario, y es verdad que ninguno queremos que pasen los trenes por al lado de nuestra casa, es verdad. Esto genera molestias. Yo las quería preguntar si nos pueden dar una idea de por dónde proponen que pasen las mercancías.

Y, por último, el alcalde de Igualada hizo unas consideraciones que me parecen muy interesantes sobre la normativa urbanística, lo farragoso que es la tramitación, costoso en tiempo, en recursos, en trámites administrativos. Y yo le quería preguntar al señor alcalde si tiene o ha hecho alguna propuesta concreta para agilizar estos procedimientos.

Muchas gracias.

El vicepresidente

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

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bon dia, alcaldes. Per mi és una gran satisfacció que avui esteu aquí conjuntament exposant les vostres demandes. Com a exalcalde del Prat i també he tingut la sort de ser vicepresident de la Federació de Municipis, tinc el convenciment, i que és una realitat, que quan els alcaldes es posen a parlar de coses serioses i amb una visió estratègica més enllà de la seva ciutat, són capaços de fer propostes que són bones pel país i que, per tant, deixem enrere molts dels posicionaments partidistes que, per desgràcia, aquí al Parlament acaben sent diferents.

Estaria molt d'acord i és una de les qüestions que han fet de passada, en què cal millorar el finançament del món local, i és una evidència i un crit, però en la legislatura passada els Comuns vam registrar una llei que no va tirar endavant, de reforma del finançament, que no va tirar endavant perquè tant Ciutadans com Junts van

presentar una esmena de la totalitat que altres partits com Esquerra també la van votar a favor. Per tant, el primer que vaig fer quan vaig ser diputat va ser registrar de nou la llei, per tant, que aquest Parlament tingui l'oportunitat de parlar de finançament. Jo crec que és una de les qüestions nuclears del futur del país, l'estratègia passa per la millora del finançament del món local.

Quan us escolto i coneixent la vegueria del Penedès, crec que, evidentment, és una de les zones estratègiques del país, per una situació, per infraestructures, per creixement. Segurament, la vegueria del Penedès i el Camp de Tarragona són, en aquests moments, un dels dels territoris del nostre país que han de tenir una mirada més estratègica cap al futur. I algunes de les qüestions que ens plantegen, probablement, també tenen a veure amb aquell creixement del segle passat de l'àrea metropolitana. És a dir, com va creixent de població els diferents municipis, en canvi, no hi ha una mateixa proporció amb el creixement dels serveis i, especialment, agreujat amb el problema de la mobilitat, que és, jo crec, el que, bàsicament, avui ens heu vingut a reclamar.

Per tant, aquesta millora de la mobilitat és estratègica, no només per la vegueria del Penedès, sinó pel país, però, efectivament, com heu dit, molts dels nusos de mobilitat del nostre país passen per la vegueria del Penedès. Coincidim amb tot el que heu fet. Per cert, a l'alcalde de Vilanova, felicitar-lo també per la mobilitat sostenible dintre del municipi. Aquests tres de cada quatre m'ha sorprès, positivament, aquests tres de cada quatre desplaçaments a peu i en bicicleta crec que és el futur cap al que ens hem de moure. I, a partir d'aquí, una capil·laritat i uns eixos de mobilitat a través del tren, que nosaltres entenem que és el transport del poble, no?, i que, per tant, hem de prioritzar totes les inversions que tenen a veure amb això.

No hem d'oblidar, també, el reforç d'autobusos i n'han parlat els diferents alcaldes i, per tant, jo crec que el 2028 ho hem de veure com una oportunitat. I aquí, al Parlament hem d'estar molt atents amb què passa amb aquesta renovació de les concessions i algunes qüestions més concretes com ara, per exemple, les comunicacions amb la..., deia l'alcalde de Vilanova, amb la UAB, no?, crec que ens passa al Baix Llobregat, per exemple, també, és una institució important del país, la

Universitat Autònoma, amb força desplaçaments, i que en tindria segurament més si tingués una mobilitat correcta, no?

Han parlat sobre l'orbital ferroviària. Per nosaltres és una reivindicació, una reclamació urgent del país. Ho hem fet amb el pacte d'investidura. Vam situar tant l'orbital ferroviària com l'eix transversal ferroviari. També val a dir que en una moció d'aquest Parlament el mes d'octubre es va votar favorablement que es tirin endavant d'una vegada ja, tant l'orbital ferroviària com l'eix transversal. Van votar tots els partits, excepció de Junts i VOX, que es van abstenir pel que fa a l'orbital, per l'eix transversal, sí la va votar a favor Junts.

I, per tant, aquestes infraestructures que són necessàries i tot el que han plantejat, el corredor mediterrani com afecta, com..., quina afectació té a la realitat dels desplaçaments de les persones a la vegueria del Penedès, jo crec que tenen a veure també amb allò que diem de l'equitat territorial. O sigui, quan un municipi, quan un territori suporta infraestructures, ha de tenir també un retorn, no només per la seva pròpia mobilitat, sinó també un retorn pel que suposa a la contribució al país. Jo també us ho dic perquè he estat alcalde d'una població amb unes infraestructures potents de país i que, precisament, ocupen el 50 per cent del territori, aquestes infraestructures, com són el Port de Barcelona i l'Aeroport del Prat. I, per tant, entenc aquesta necessitat que hi hagi un retorn social. Per això és fonamental tirar endavant una llei d'equitat territorial.

Des dels Comuns ho estem proposant, l'estem plantejant, crec que en breu la podrem registrar i que, per tant, aquesta llei d'equitat territorial estableixi aquests mecanismes, que d'alguns de vosaltres ja heu avançat, respecte la solidaritat dels municipis cap a l'interès general. L'interès general, evidentment, s'ha de suportar per tot el país, hi ha d'haver aquesta solidaritat, però també l'interès local ha de tenir part de devolució d'aquest interès general. Per tant, en aquest sentit...

El vicepresident

Vagi acabant, diputat.

Lluís Mijoler Martínez

Acabo. Eix ferroviari i eix transversal que deia, situàvem i que esperem que pugui ser una realitat ja en els propers mesos.

I només un parell de qüestions que no n'heu parlat, sobre l'arc, sobre aquest arc metropolità, també que ens feu arribar, quina és la vostra proposta i reivindicació en aquest sentit. Sobre la regió metropolitana, també, quan parlem d'aquesta regió metropolitana dels 6 milions, i si també podeu fer alguna referència pel que fa a les necessitats industrials i de desenvolupament econòmic de la vostra vegueria, i sobretot una preocupació pel sector del raïm.

I aprofito també per enviar un missatge de...

Fitxer 7

solidaritat amb la gent de Freixenet, que ara mateix estan en vaga i que tindrem oportunitat demà de rebre'ls també aquí al Parlament.

I gràcies i perdó, president, que crec que m'he excedit.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara és el torn del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular i té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bon dia i benvinguts a aquesta comissió. Està bé sentir tanta unitat. Pel nostre gust, massa uniformitat. És a dir, massa poca crítica de perquè hem arribat fins aquí i massa gràcies al Govern actual i els anteriors, però bé, per nosaltres els alcaldes són independentment dels colors polítics sinó el que han de defensar són els seus pobles i ciutats i els seus veïns i veïnes, i és evident que durant molts anys a la seva zona, la qual representen, no s'ha fet la feina. Jo els hi posaré exemples seguint el fil del que vostès han anat parlant. No m'inventaré res que vostès no sàpiguen.

La zonificació actual que hi ha dibuixada és totalment radiocèntrica respecte Barcelona, pel que fa a la mobilitat. I això, evidentment, penalitza els desplaçaments interns entre la seva vegueria, la del Penedès, però recordem que hi ha altres

comarques que això també els afecta, no només la del Penedès. I per això nosaltres sempre hem defensat que hi ha d'haver una modificació del conjunt de tota l'ATM de Barcelona.

I aquí els explicaré el que nosaltres en pensem. Referent a la governança de l'ATM de Barcelona, que no sé si vostès també ho pensen, després ho poden comentar, pensem que hi ha massa pes de l'Ajuntament de Barcelona i de l'àrea metropolitana de Barcelona, i que aquí el que hauria de tenir molt més pes serien els consells comarcals i els seus municipis, com a capitals i com a ajuntaments forts, són haurien de tenir-hi molt més pes. Perquè sinó, actualment això, actualment i en el passat, el que veiem és que s'ha traduït en una poca prioritització d'això, de la millora de la mobilitat interna de les zones que són més allunyades de Barcelona, com és el cas del Penedès. Per tant, aquí hauria d'haver-hi ja un canvi, fins i tot, en la governança de l'ATM de Barcelona.

Pel que fa a l'R4, nosaltres hem proposat alguna vegada, no sé què en pensen, per exemple, la necessitat de dividir el servei en dos. Per què? Perquè són cent cinquanta-tres quilòmetres, és una línia molt gran i això, evidentment, fa que sigui molt menys eficaç i poc fiable, com ja saben els usuaris i les usuàries. Si dividíssim en dos una línia entre l'àrea metropolitana de Barcelona fins al Penedès i una altra de l'àrea metropolitana fins al Bages, això faria que en aquestes dues línies segurament milloria la qualitat d'aquestes i la fiabilitat. Són propostes que no són massa complicades de portar a terme i que, de ben segur, al nostre entendre, podrien ajudar a millorar la mobilitat a la zona.

Altres temes que vostès han posat sobre la taula, que compartim d'una manera absoluta. Tant l'eix transversal ferroviari, que és veritat que, per cert, està molt bé que en el seu moment ja es reservés el sòl. De fet, potser parlem de massa anys que es va reservar, perquè, si no tinc mal entès, va ser el 2010, per aquella època. Ha plogut molt durant molts anys, alguns no tant, però el que està clar és que han passat quinze anys i més enllà de reservar els sòls, tal com vostès deien, no s'ha mogut res més. I sí que és una prioritat pel país, sí que ho és. De punta a punta és una prioritat, precisament per trencar amb aquest esquema centralista, que tot ha de passar per la ciutat de Barcelona.

La resta del país també existim i també necessitem uns serveis adients pels veïns i les veïnes, per poder-se moure, per anar a altres municipis, per anar a la feina o per qüestions d'oci, familiars, pel que sigui. I no cal que tot sempre passi per Barcelona. Igual que la línia orbital que presenten, també la defensem, però tot i això són dos projectes que, malauradament, un, com hem dit, ja han passat quinze anys i poc ha evolucionat, i l'altre també està tot a les beceroles, no serà una cosa immediata ni en pocs anys.

Però sí que mentrestant alguns d'aquests serveis es poden suplir amb autocars, per exemple la línia ferroviària, l'eix transversal ferroviària, provisionalment es podria fer millorant molt el servei d'autocars que fes exactament el mateix trajecte, és a dir que provisionalment s'haurien de buscar solucions, perquè això són projectes a mitjà i a llarg termini, si és que s'arriben a fer perquè hi ha voluntat política de fer-ho, perquè reservar el sòl, com l'altre dia ens deia el senyor Manel Nadal, que ara ho vol reservar per diferents trens trams del país, per si de cas algun dia es fan, però clar, si anem reservant sòl perquè si algun dia, per si de cas algun dia es fa, no. Aquí si reservem sòls és perquè ens creiem que és necessari reservar-los i tirar endavant aquests projectes, perquè si no això són brindis al sol.

Referent a l'AVE a Vilafranca,...

El vicepresident,

Ha d'anar acabant, diputat.

Dani Cornellà Detrell

Nosaltres sí que compartim que és necessari perquè aniria molt bé per tota la vegueria, el que no compartim en tot cas i ho hem dit públicament, seria la ubicació, perquè nosaltres el que diem, que quan poses una estació ferroviària fora del nucli urbà, la veritat, això no beneficia massa la intermodalitat. En canvi, si l'estació aquesta –que s'ha de fer, i ho compartim–, la poséssim al costat de l'estació de Rodalies, això beneficia la intermodalitat i la mobilitat de les persones que el volen utilitzar. No sé si comparteixen aquesta visió, partint de la base que és necessari això i que compartim que s'ha de fer aquest baixador a la comarca.

I res, moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputats i diputades. I ara passaríem a un segon torn dels alcaldes, pel mateix ordre que han fet el primer torn i en un temps màxim per cada alcalde de cinc minuts. Per tant, començaríem amb el senyor Juan Luis Ruiz, alcalde de Vilanova i la Geltrú.

L'alcalde de Vilanova i la Geltrú (Juan Luis Ruiz)

Molt bé, moltes gràcies. No sé si en cinc minuts podrem donar resposta a tot el que se'ns ha plantejat. Jo primer de tot, algú deia que cal apostar pel Penedès ara. I abans. Ara, i abans, perquè si estem en aquesta situació de dèficits estructurals, és perquè hi ha hagut una manca d'inversió, també estructural. I jo no he vingut aquí a defensar cap Govern, ni l'actual, ni l'anterior, jo vinc aquí a defensar els interessos dels ciutadans i ciutadanes de Vilanova, Geltrú i també de l'àmbit de la vegueria. Em sembla que la meua exposició així ho ha fet.

Es comentava sobre el creixement. Nosaltres creixem a un ritme d'uns mil habitants per any, aproximadament. Som un municipi molt atractiu, vivim molt bé, tampoc ho diem massa, però és veritat que això ens genera tensions en serveis públics, en habitatge. El representant del PSC ens parlava sobre l'habitatge. Doncs miri, des de l'any 2009 que no hi havia cap promoció pública d'habitatge a la nostra ciutat. Des de l'any 2009. Ara, tant el Govern municipal hem impulsat política d'habitatge social i hem posat a disposició tres solars, que ja hem adjudicat el dret a superfície. Un altre que el dilluns al Ple també l'adjudicarem, i hem posat vuit solars a disposició del Govern de la Generalitat, en aquesta aposta clara que fa per la construcció d'habitatge públic a Catalunya i, aquí celebrem també aquesta aposta del Govern de la Generalitat.

I això, que som molt atractius, és veritat que també ens provoca un problema, un problema en el sentit que nosaltres expulsem gent. Ve molta gent de l'àrea metropolitana i estem expulsant ciutadans i ciutadanes que, malauradament no poden assumir el cost actual d'un pis a la nostra ciutat. I que, a més a més, es desplacen cap al Baix Penedès, que comença ja a ser també una qüestió que també els preocupa. I per tant, una aposta clara, com deia, per l'habitatge.

Es comentava, algú comentava respecte a si hem de tenir competències a l'hora de dissenyar el transport públic en l'àmbit de la vegueria. Jo, més enllà de les competències, el que està molt clar és que no es pot fer d'esquena al territori. Nosaltres tenim un instrument, que és la Taula de Mobilitat del Penedès, que em sembla que és un bon instrument per poder dissenyar precisament on estem totes les administracions, precisament per poder dissenyar la política del transport públic, especialment internament, dins de l'àmbit de la vegueria, però també amb les connexions amb l'àrea metropolitana i amb Barcelona.

Es parlava de la C-32. Aquesta és una reivindicació històrica del nostre territori. Cal un replantejament respecte a la política de peatge, especialment pels residents i per la gent que s'ha de desplaçar forçosament per treballar i per estudiar.

I alguna qüestió més que algú preguntava, respecte a l'arc metropolità. Bé, jo crec que, menys el Vendrell, la resta de municipis formem part. Igualada, que recentment s'ha incorporat a l'arc metropolità, Vilafranca i Vilanova, i hem situat com una de les prioritats, precisament, les polítiques de mobilitat i així ho hem fet les primeres reunions que vam tenir com a Arc Metropolità amb el Govern de la Generalitat, precisament amb la consellera Paneque, per poder exposar el que hem exposat aquí, bàsicament. I així ho hem fet arribar al Govern de la Generalitat.

I jo, ja per acabar, perquè sinó, no em donarà temps, jo també els demano que ens ajudin. Que ens ajudin una mica a trencar amb aquesta visió molt metropolitana que al Garraf hem de viure només. Hem de ser un espai residencial i que hem de treballar fora del Garraf. Doncs no, nosaltres volem viure al Garraf, volem viure a Vilanova i la Geltrú, però també volem treballar. I també volem estudiar. I per tant, ajudin-nos a poder superar i trencar aquesta visió, repeteixo, molt metropolitana, que queda reflectida en molts dels estudis metropolitans, perquè precisament el que volem és això.

I en aquest sentit estem fent una aposta clara també per reindustrialitzar la comarca del Garraf i això, aquí coincideixo plenament amb l'alcalde d'Igualada, que la veritat és que costa molt poder tirar endavant, poder impulsar sòl per activitat econòmica. És molt lent, nosaltres a Vilanova estem treballant en poder posar a disposició gairebé més de cinquanta hectàrees per sòl per activitat econòmica, nou sòl per

activitat econòmica, per empreses de la ciutat que necessiten créixer i que no ho poden fer, o altres empreses que estan interessades a ubicar-se a Vilanova, perquè estratègicament és veritat que estem molt ben posicionats, però que ens manca aquest sòl i la veritat és que costa molt. Totes les qüestions urbanístiques la veritat és que són lentes i costa molt.

Per tant, aquí també els demano, en la mesura que sigui possible, com a legisladors que són vostès al Parlament de Catalunya, que això sí que és una competència nostra, que no depèn de cap altra institució, puguem resoldre-ho per tal de poder-ho agilitzar.

I he complert amb els cinc minuts.

El vicepresident

Gràcies, alcalde. I ara és el torn de l'alcalde de Vilafranca del Penedès, el senyor Francisco Romero, quan vulgueu.

L'alcalde de Vilafranca del Penedès (Francisco Romero i Gamarra)

Sí, bé, doncs, de sortida també un agraïment a totes les intervencions dels grups parlamentaris. Crec que és important dir que, quan es fan aquestes intervencions, molts dels temes que plantegem es plantegen sempre i per tots els grups els consistoris, s'estigui al govern o a l'oposició. Jo crec que això dona força als plantejaments, el mateix que les seves intervencions. És a dir, és important defensar molt bé aquests plantejaments, s'estigui al govern o s'estigui a l'oposició, perquè de fet estem parlant de temes que no són nous, i que per tant venen de lluny, i que aquí el que interessa és una certa unitat d'acció.

Jo crec que això m'agrada dir-ho, perquè almenys jo, i jo crec que la majoria, hem estat al Govern i a l'oposició i hem defensat sempre el mateix, governi qui governi. Crec que és un tema important, la credibilitat en tots aquests temes que venen de lluny i tenen molta força.

Respecte els temes que plantejàvem sobre les necessitats, una mica insistir en el mateix, és a dir, crec que des del món municipal –en general–, mirem de fer la nostra feina i en el cas d'aquests ajuntaments el nostre planejament local està aprovat. Justament ara que sembla que veurem com acaba la Universitat de Harvard, no?,

doncs justament l'urbanista que ha estat donant classes a Harvard en tema d'urbanisme és el que va liderar el Pla general de Vilafranca, és a dir, el senyor Busquets, el Joan Busquets. I amb això què vull dir? Doncs que és un pla general que realment té indicadors de sostenibilitat, de projecció d'habitatge, de sòl industrial, però clar on està el tema? En aquests temes que no depenen de nosaltres i per això estem aquí. És a dir, quins temes no depenen de nosaltres i per això fem aquestes propostes.

I per això demanem que, dins del pla general, el que ens diuen clarament, que la nostra competitivitat dependrà si es millora el transport públic de viatgers. És claríssim. I quan ha vingut alguna empresa i podria dir noms i cognoms importants en el sector de la farma per un tema específic, no s'acaba instal·lant perquè aquest indicador falla, no? Aleshores, clar, per això insistim de planificar tant el tema de regionals, que és la gran oportunitat i aquí als comentaris que s'han fet, el que diria és que Vilafranca com a municipi pot permetre més d'una parada. Pots tenir una de Rodalies al centre i pots tenir aquesta altra, no? Però on està l'oportunitat? És que la inversió ja està feta allà i que justament està connectada a la C-15.

De manera que jo crec que no podria estar connectada la del centre i aquí coincideixo que aquesta funcionalitat la podem aconseguir, però que és veritat que allò va amb la idea que no és la parada de Vilafranca, justament amb tota aquesta projecció que hem dit, no? I per això insistim. Ara, també un tema que insisteixo que seria interessant estimular aquesta demanda, perquè alguns trens regionals ja podrien aturar-se a l'estació actual. Només que alguns els tinguéssim a l'hora punta ja facilitaríem molt i donaríem una bona notícia després de tot el que està passant, eh?

I una mica és aquesta la idea que volia insistir. Sobretot mirem de resoldre els temes de l'eficiència del tren en l'actualitat de Rodalies i sobretot planifiquem aquests dos temes principals i...

Fitxer 8

d'altres que s'han plantejat, de la millor manera possible.

I moltes gràcies de nou per les seves intervencions.

El vicepresident

Gràcies, alcalde. I ara és l'hora del senyor Marc Castells, alcalde d'Igualada. Quan vulgueu.

L'alcalde d'Igualada (Marc Castells Berzosa)

Moltes gràcies, president. Moltes gràcies, diputats. En tot cas, agrair les seves aportacions, que em sembla que van en la bona direcció en el fet que, jo fa molts anys que fem aquestes trobades amb els alcaldes del Penedès. De fet, parlava el diputat Cornellà de la uniformitat d'aquesta, fa dotze o catorze anys érem tots convergents i ara només quedo jo de convergent, perquè ara ja no és tan uniforme això. *(Fortes rialles.)* En tot cas, permeti'm la broma, eh?, però en tot cas crec que és una bona línia.

De fet, i l'alcalde Mijoler, mític, comentava també sobre l'arc metropolità. És a dir, per què és important l'arc metropolità? Perquè nosaltres fa un mes ens vam reunir amb el comissari Jorgensen. L'alcalde d'Igualada no es pot reunir mai amb el comissari Jorgensen; l'alcalde de Vilanova, tampoc; l'alcalde de Vendrell, tampoc, l'alcalde de Vilafranca, tampoc. I vam aconseguir fer una reunió molt productiva, molt interessant i que crec que va ser molt il·lustrativa de cap on hem d'anar, que és que la unitat fa la força i en aquest sentit els alcaldes i la majoria que sou aquí que sou alcaldes, alguns ens han passat un munt de coses i ens hem trobat amb mil fronts i mil batalles, sabem que –i també responent la pregunta de la diputada del PP–, que tenim un greu problema d'infrafinançament i que estem finançant coses que no ens toquen, estem fent coses que no ens toquen.

I després, una altra cosa que m'agradaria aportar en aquesta comissió, vostès, amb tota la capacitat de desplegar iniciatives legislatives, haurien de valorar el fet del que suposa ser capital d'una comarca. Perquè vostès es pensen que l'escola de música que paguem amb l'IBI dels igualadins amb un 70 per cent, 30 per cent Generalitat, 70 per cent ajuntament, jo li dic a algun habitant de la comarca de l'Anoia o de fora de la comarca de la Noia que no pot venir? No, nosaltres fem de capital, perquè ens agrada ser capital. Aquestes persones venen, la coneixen, la gaudeixen, compren a les seves botigues, van a dinar als seus restaurants i, per tant, fer de capital és

important. I el mateix que dic amb l'escola de música, l'hi puc dir amb un munt d'equipaments, des d'esportius, culturals, etcètera.

Però això ho paguem tot des de l'ajuntament. I algú hauria de pensar alguna vegada que potser s'hauria de fer alguna discriminació positiva, reconeixent que els pobles petits tenen les seves altíssimes dificultats, però sí que aquest exercici de capitalitat requereix d'un esforç i realment estem mal finançats. Mal finançats i, per tant, aquí tard o d'hora vostès hauran de fer un esforç per convèncer, ja no tan sols aquí al Parlament de Catalunya, sinó segurament l'Estat espanyol, el fet que els ajuntaments són els que estan aturant ara mateix que el país no se'n vagi de les mans. És insostenible el que ens està passant.

I fixin-se, els faig també un espòiler, aviat vostès veuran alcaldes, de fet ja n'hi ha alguns, ara ho comentàvem amb un alcalde que diu que aquest ritme de creixement insostenible, a Olot, deia, no podem créixer amb mil habitants cada any, perquè això és insostenible. O quan sents l'alcalde de Vic, amb molt bon criteri, quan et diu, com pot ser que m'arribin quatre-cents nens amb matrícula viva, que és com fer una escola de primària, cada any, a la teva ciutat? Això és impossible. Tinc la sort que a mi no em passa, de moment. Però això vindrà, eh? Per tant, aquí tenim un problema molt greu.

I el diputat de VOX comentava, escolti, vostè faci alguna proposta. Miri, faig una proposta. Un cas pràctic perquè vegin vostès i perquè ajudin a entendre que es confii més en els ajuntaments. Nosaltres l'any 2018 cedim un terreny a la Generalitat de Catalunya, a l'Incasòl, per fer vint-i-quatre habitatges, molt necessaris, habitatges de lloguer assequible. Som al 2025 i ara estem a punt de fer la primera llicència d'ocupació. Han passat set anys. Miri, aquests 3 milions d'euros, si vostè me'ls dona a mi com alcalde, jo li garanteixo, si no li torno, que en dos anys i mig els té fets. És bona la jugada? De fet, aquesta jugada ja la fa la Generalitat de Catalunya.

La fa, perquè jo he construït dos campus universitaris. Quan dic jo, vull dir el meu ajuntament, dos campus universitaris amb aquest model. A mi em fan una transferència de capital i jo executo l'obra perquè sóc molt eficient. Tinc uns serveis tècnics eficients, dono llicències en dos mesos i, per tant, escolta, som especialistes. Potser no passa amb tots els ajuntaments, però jo els hi demanaria que els que

saben fer bé les coses es premiïn, perquè vivim en un país on es premia tothom o es castiga tothom. Jo crec que hauríem de ser capaços de poder valorar tot això i, per tant, aquesta proposta que li faig és la de confiar més en els ajuntaments.

Nosaltres ens devem als ciutadans. Jo faig poca política a la meva ciutat i jo el que faig és defensar-la, pesi a qui li pesi, i crec que és el que compartiu o comparteixen tots vostès, que és el fet que no hi ha un honor més gran que ser alcalde o alcaldessa de la teva ciutat i tampoc no hi ha més honor que els teus ciutadans confiïn en tu de manera repetida, que és el millor senyal que fas les coses bé.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, alcalde. I ara, per acabar este segon torn, i acabarà amb l'alcalde del Vendrell, el senyor Kenneth Martínez, quan vulgui.

L'alcalde del Vendrell (Kenneth Martínez Molina)

Molt bé, moltíssimes gràcies a totes les intervencions. Jo, com que m'han fet una pregunta molt concreta i jo crec que és la que més ens afecta al Baix Penedès, sobre el tema de la coordinació, el tema de com una comarca, en aquest cas tarragonina, incorpora en un territori bàsicament de la província de Barcelona. Doncs és un handicap. I posaré casos concrets que juga en contra i s'han de superar les fronteres. No pot ser que simplement una frontera administrativa, simplement pel fet d'una frontera administrativa, no per la necessitat, doncs sigui un obstacle.

I aquí els alcaldes han comentat l'arc metropolità. Nosaltres, el Vendrell, que som la primera estació de Rodalies, que som de fet l'estació principal de Rodalies regionals Barcelona, doncs no formem part, jo crec que aviat en formarem part, però de moment no formem part justament, simplement per aquest fet. Però no per la necessitat de les persones, no pels serveis, no perquè siguem de facto àrea, regió o arc metropolità, que ho som. Simplement per aquest fet. Doncs això ho pot replicar en tot. Tota la circumstància del Baix Penedès del Vendrell té un handicap en comparació amb la resta de la vegueria. Què? D'on ets tu? Ara no et situo, tu estàs aquí a baix o a dalt? No et situo. Això és un handicap i cada vegada has d'explicar on ets, que déu-n'hi-do la dificultat.

Per tant, és molt important no tancar-nos amb fronteres administratives. Anem a les necessitats, anem als serveis, anem al que demanen, anem a mancomunar, anem a cooperar. Que hi ha moltes fórmules, no estic dient eliminar fronteres ni canviar..., no parlo d'això, simplement siguem flexibles i adaptem-nos a la realitat. Si som arc, regió, àrea metropolitana de facto, per favor, tinguem aquestes possibilitats.

La C-32, que neix, evidentment, al Vendrell, és tan cara que és curiós que ningú l'hagi comentat, doncs serà per algun problema, justament perquè l'evitem, imagina't. És a dir, i gràcies a la mobilització ciutadana, en els últims anys hem aconseguit que hi hagués un peatge o llibre de peatge al Penedès, des del Vendrell fins a Cubelles o la sortida anterior, moltes bonificacions, bastantes bonificacions, però continuem intentant evitar-la, perquè és insostenible, fins a quin punt que n'hi ha sortit aquí en primera instància, imagineu-vos si és greu.

Si preferim anar per l'AP-7, que està totalment col·lapsada, que cada dia tens l'ensurt, ja ho sabeu, cada dia, per desgràcia, un camió que s'incendia. Imagina't si és costós pel territori, que ni hi penses, perquè seria impossible mantenir aquell cost pels nostres ciutadans i les nostres empreses. Per tant, interessant aquesta circumstància.

Jo sí que demanaria..., jo ja sé que segurament cada partit té la seva tradició municipalista. Nosaltres aquí som alcaldes, s'ha de tenir un respecte institucional. Què vull dir? La Constitució Espanyola reconeix l'autonomia municipal. Nosaltres no venim a recriminar ningú que ha votat o deixat de votar com a parlamentaris. Nosaltres venim aquí amb tota la modesta i humilitat que ens ajudeu, vostès han de fer lleis i necessitem que pensin en la vegueria, aquí ningú ha parlat de partits. Respecte institucional, això deu ser perquè la tradició municipalista de cada partit.

Fixeu-vos una cosa. Qui paga? Tema de finançament. Nosaltres contentíssims i vam lluitar, evidentment, amb la gratuïtat de l'AP-7. Però sabeu que els peatges de les autopistes pagaven impostos als ajuntaments? Quan es van desmuntar les barreres, s'acabava aquell impost. Vam preguntar hi ha alguna opció per recuperar això? Com? Ocellets, (*L'alcalde riu.*) Que tot es paga, tot ho assumeixen els ajuntaments. Cada vegada que algú fa, aprova un decret, una llei, al BOE, al BOPC o el DOGC, qui ho acaba pagant, com deia l'alcalde d'Igualada, són els ajuntaments.

Per tant, ajudem-nos.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident

Gràcies. En nom de la comissió, agraeixo als il·lustríssims alcaldes d'Igualada, Vilanova i la Geltrú, el Vendrell i Vilafranca de Penedès que avui hagin compartit amb naltros una visió necessària de reptes de la vegueria i esperem que sigui útil per als diferents grups parlamentaris en el seu àmbit legislatiu.

Un minut de recés, que acompanyo els alcaldes i continuem amb l'ordre del dia.

(Pausa llarga.)

Fitxer 9

El vicepresident

Us sembla que reprenem los punts de l'ordre del dia? *(Pausa.)* Una vegada ja sobreviscut a quatre alcaldes simultàniament, que no es tasca fàcil, reprenem.

Proposta de resolució sobre la millora de les línies d'autobús e5 i e24

250-00103/15

Passem al punt número 6, Proposta de resolució sobre la millora de les línies d'autobús e5 i e24, presentada pel Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller, quan vulgue.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, president. El Grup Popular, amb aquesta proposta, posem de manifest i demanem l'ampliació de les freqüències de les línies de bus e5 i e24, que connecten Igualada i Esparreguera amb Barcelona i que estan saturades especialment en hores punta. Cal tenir present que la població d'Igualada i Esparreguera han experimentat un gran creixement d'un terç aproximadament en

els últims vint anys. Aquest creixement ha comportat un increment notable de la demanda de serveis de transport públic a Barcelona, que moltes persones es desplacen per treballar, per estudiar o per qualsevol altre tipus de serveis, i especialment també per serveis sanitaris.

Aquest increment s'ha vist agreujat també per les obres de la xarxa de Rodalies, que han intensificat substancialment, entorn a un 30 per cent, les demandes de l'ús d'autobús i ha desbordat la seva capacitat de cobertura en aquest sentit, en unes condicions d'eficàcia a l'hora de poder traslladar totes aquestes persones. Vull recordar que l'e5 connecta Igualada amb Barcelona, és de les més demandades de Catalunya i les freqüències són insuficients, com deia, per atendre aquesta demanda cada vegada més creixent en hores puntes. I molts viatgers viatgen en condicions d'estar drets, i això també afecta el que és la seguretat de les persones, però, a més a més, moltes persones no poden ni poder accedir en ocasions a l'autobús perquè va molt ple.

Per això demanem que s'incrementin el nombre d'expedicions de la línia 5 i 24 entre Igualada i Barcelona i Esparreguera i Barcelona, per atendre aquest creixement de la demanda i, en aquest sentit, també demanem una qüestió que és en el mes d'agost. És cert que en el mes d'agost la demanda no és igual que la resta de l'any, però sí que l'actual és molt insuficient, i moltes persones es desplacen per treballar, també a Barcelona, també hi ha moltes persones que treballen el mes d'agost i, per tant, la cobertura actual és molt insuficient i demanem aquest increment, encara que és cert que no pot ser l'equiparable a la resta de l'any.

És aquest el motiu pel qual ja avanço que hem acceptat les esmenes d'Esquerra Republicana en el primer punt i en el segon, en el primer, en el sentit que s'adapti aquest increment a la demanda, ja era una qüestió que estava incorporada en el punt, però sí que s'especifica amb més claredat i, per tant, en aquest sentit l'acceptem i en el segon punt també acceptem que no es mantinguin les mateixes freqüències, però que s'augmentin d'acord amb la demanda. Per tant, penso que amb aquesta proposta donem cobertura i donem una millora en els serveis als ciutadans d'Igualada que es volen traslladar i que necessiten traslladar-se a

Barcelona, igual que els d'Esparreguera i tot el que implica en tot el que és tota aquesta zona d'influència.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Han presentat esmenes lo Partit Socialista i Units per Avançar i Esquerra Republicana i, per tant, té la paraula el diputat Jordi Riba, del Partit Socialista i Units per Avançar.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies. Bé, malgrat no s'ha acceptat la nostres esmenes, tot i la similitud en la que es plantejava, sí alguna reflexió a l'entorn d'aquesta proposta de resolució. Cal que tinguem en compte que les línies de concessió de l'autobús, com s'ha comentat fa uns minuts per la compareixença dels alcaldes, són concessions gairebé que podríem dir prediluvianes, i que l'any 2003 es van prorrogar per un període incomprensible de vint-i-cinc anys i, per tant, expiren el 2028. Això ha conferit a aquestes concessions una rigidesa extraordinària, que implica un sobrecost molt important per l'Administració a l'hora de fer qualsevol millora, qualsevol addició, qualsevol adaptació d'aquests serveis a les necessitats.

Aquests contractes s'han hagut de gestionar a través d'addendes, com van ser, en el cas d'aquestes línies, l'e25 i l'e24 el 2013, que van posar en funcionament aquests serveis exprés entre el corredor, diguem-ne, Igualada-Barcelona i també l'e24, entre el Baix Llobregat Nord i Barcelona. Aquesta situació i el creixement exponencial que han tingut aquestes línies al llarg d'aquests dotze anys ha significat que, en el cas d'Igualada, l'e5 supera el 1.300.000 viatges anuals, que ha desbordat sobremanera les expectatives o les previsions inicials d'aquest servei.

En aquest sentit, cal, sense cap mena de dubte, incrementar i millorar aquestes freqüències, aquest servei. Entenem que s'ha de fer en funció de la demanda. Agraïm que el Grup Parlamentari Popular hagi acceptat les esmenes, malgrat no siguin les nostres, siguin les d'Esquerra Republicana, i s'ha s'adeqüin a la demanda, perquè demanar un increment de la manera que es demanava, clar, és un, són deu, són mil, en quines franges horàries o hores punta. Per tant, entenem que el servei

s'ha d'incrementar, efectivament, però s'ha de fer en base a un estudi de viabilitat i de necessitats acurat que se circumscrigui a aquestes.

Atès que, com deia, com a conseqüència d'aquestes addendes, implica que la Generalitat, el Departament de Territori, haurà de sufragar uns costos i que, per tant, s'ha de fer, sense cap mena de dubte, però s'ha de fer adequat en la millor mesura i en la manera que s'adeqüi a les necessitats efectives. Certament, és incomprendible per als usuaris, jo mateix aquest matí, i molts dies he usat l'e5 per venir des d'Igualada fins a Barcelona.

Són serveis que estan saturats, aquestes addendes calculen l'ocupació mitjana dels autobusos al 50 per cent, els hi asseguro que totes les expedicions superen amb escreix el 50 per cent i s'apropen al cent per cent, i, per tant, cal incrementar les freqüències en funció de la demanda a les hores punta, a les franges en les que aquesta es produeix de manera més intensa i adequar també el servei en els mesos d'estiu, especialment l'agost, per tal de satisfer una necessitat que, d'altra manera, queda insatisfeta.

Per tant, votarem favorablement la proposta de resolució, en el benentès que s'incorporen a aquestes esmenes que he comentat.

El vicepresident

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Trobem un nou cas d'unes línies d'autobús exprés entre qualsevol població, i en aquest cas Barcelona, que totes responen a les mateixes motivacions. Tenim unes concessions d'autobús que són de l'any 73, que el 2003 es van prorrogar per encara vint-i-cinc anys més, i que, evidentment, són unes concessions absolutament lamentables, en el sentit que no s'adiuen gens ni mica a les necessitats reals de la demanda que estan generant.

Una demanda, a més a més, que té un creixement exponencial perquè ens trobem, i n'hem parlat abastament en aquesta comissió, i més avui amb els alcaldes de les capitals de la vegueria del Penedès, amb serveis de tren absolutament lamentables, que fan que els usuaris que volen continuar viatjant en transport públic, perquè és

una necessitat per la seva mobilitat diària, acabin intentant anar a buscar serveis d'autobusos que són molt més fiables que no pas ho és el propi servei de tren, en tot cas, en aquestes línies, en el cas de l'e5 entre Barcelona i Igualada.

A més a més ens trobem amb un factor, i ho explicava l'alcalde d'Igualada, el Marc Castells, i és el fet que, lamentablement, Igualada només té transport ferroviari que fa que entre Igualada i Barcelona el trajecte sigui d'una hora i quaranta minuts, mentre que per carretera són aproximadament cinquanta minuts, seixanta. És evident que és zero competitiu el transport ferroviari, just i lamentable que hi ha en temps comparat amb el transport per carretera. Per tant, és evident que si hi ha un servei d'autobús, la gent intenta agafar aquest.

I en el cas de l'e24, aquest Esparreguera-Barcelona, doncs Esparreguera, per exemple, no té estació de tren. Sí que té prevista una estació de tren de la línia orbital ferroviària, però que, evidentment, no està ni començada a tirar endavant. Per tant, d'aquí que Esparreguera pugui tenir tren, doncs, evidentment, passaran molts anys. De manera que, per obligació, necessiten aquest...

Fitxer 10

transport per carretera. De manera que entenem que és just i necessari que hi hagi aquest increment de freqüències, perquè sinó, ens trobem el que ens trobem en tantes línies, que és una demanda creixent a la que no pot respondre el servei d'autobusos, amb viatgers que es queden a terra, sobretot en hores punta.

Per acabar, explicitar les esmenes que vam presentar i agrair-li a la diputada Àngels Esteller l'acceptació de les esmenes, que anaven en la línia en el primer punt d'intentar concretar quan hem de poder augmentar aquest nombre d'expedicions, esperant la nova concessió del 2028 que racionalitzi totes les línies, i en el segon cas, en lloc d'equiparar les freqüències del cap de setmana a les d'entre setmana, el que dèiem és incrementar les freqüències de la línia d'autobús, però tenint en compte la demanda que hi ha, que no vol dir que hagi de ser menys que la que tenen entre setmana igual, la demanda diu que al cap de setmana necessitem més autobusos, però ens sembla imprescindible que ho adaptem a les necessitats detectades.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Té la paraula la diputada de Junts per Catalunya, Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Avui, una vegada més, parlem d'una proposta que respon a una necessitat clara i contrastada, que és la millora del servei del transport públic per carretera, i en aquest cas són les línies e5 i e24, que connecten Igualada i Esparreguera amb Barcelona. Les dades i l'evidència ciutadana són clares. El nombre d'usuaris ha augmentat de manera sostinguda, especialment en hores punta, i això ha generat una situació de saturació recurrent. Autobusos que arriben plens a les últimes parades, usuaris que es queden a terra, i temps d'espera que no es corresponen amb un servei de qualitat i digne que esperem d'aquest país.

Aquesta realitat no és només una molèstia puntual, té un impacte directe sobre la qualitat de vida, sobre l'eficiència del sistema productiu i sobre l'equitat territorial. Municipis com Esparreguera, Abrera o Igualada no poden estar infraconnectats amb Barcelona. A Junts compartim que cal insistir en la imperiosa necessitat de reforçar la línia de transport per carretera. A tal d'exemple, creiem que el servei és insuficient per una població de 22.500 habitants, com és el cas d'Esparreguera, amb tres polígons industrials, a més dels cinc mil habitants de Collbató, que no tenen cap més altre mitjà de transport per connectar amb Martorell, que fa totes les funcions de capitalitat.

Si parlem d'Igualada, capital de l'Anoia, que la seva única manera viable i eficient per desplaçar-se amb el transport públic a la capital catalana és mitjançant l'autobús. Per tant, pels igualadins, i ara ho explicava també el seu alcalde, no és una alternativa, és l'única opció que tenen. I amb tot el que implica aquesta limitació per estudiants, treballadors i funcionaris públics que resideixen a aquestes ciutats. És per això que compartim el fons d'aquesta proposta. Incrementar les expedicions en hores punta és una mesura tècnicament viable i perfectament justificable des del punt de vista de la demanda existent. Això només alleugeriria la saturació, sinó que milloraria la regularitat i la confiança dels usuaris en el sistema.

També és raonable demanar que durant el mes d'agost les freqüències es mantinguin estables, perquè la realitat és que moltes persones continuen desplaçant-se per feina, per tractaments mèdics o per altres obligacions. Una reducció del servei durant aquest període no s'ajusta a la realitat, ni a l'actual model de mobilitat. Demanem al Govern que analitzi amb rigor la demanda real d'aquestes línies, que escolti els municipis afectats i que apliqui les millores concretes i quantificables en el calendari més immediat possible.

Per tot això, donarem suport a aquesta proposta de resolució i la votarem a favor.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Té la paraula el diputat Andrés Bello, del Grup Parlamentari de VOX.

Andrés Bello Sanz

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

El vicepresident

Gràcies, diputat. Passem la paraula al diputat del Grup dels Comuns, Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. A veure, aquesta proposta del PP sobre la millora de les línies d'autobús 5 i 24 destaca la realitat de la saturació d'aquestes línies, especialment en hores punta, la insuficient freqüència a l'agost, i per tant, estem d'acord amb aquest diagnòstic. La situació actual genera grans dificultats per molts usuaris i usuàries, limitant el seu dret a la mobilitat i afectant la seva qualitat de vida. És inacceptable que autobusos arribin plens a les parades, que deixin persones a terra i que generin cues interminables. Això no és un servei públic digne del segle XXI. I més tenint en compte la singularitat d'Esparreguera, una doble dependència i una doble urgència.

I m'explico. L'exposició de motius ja assenyala que Esparreguera i Abrera són les dues últimes parades de l'e24 abans de Barcelona i que pateixen particularment aquesta saturació. Però la realitat d'Esparreguera és encara més crítica. A diferència de molts altres municipis connectats per aquestes línies, Esparreguera no disposa

de cap altre sistema de transport ferroviari per connectar-se amb Barcelona. No hi ha tren, no hi ha Rodalies, no hi ha ferrocarrils. Això significa que pels veïns i veïnes d'Esparreguera l'autobús no és una opció més, sinó que és l'únic transport públic. Aquesta doble dependència de l'autobús fa que qualsevol deficiència en el servei tingui un impacte exponencialment major o més gran en la vida quotidiana dels ciutadans i ciutadanes d'Esparreguera.

L'augment d'expedicions i equiparacions de freqüències a l'agost són mesures que creiem també absolutament necessàries i immediates, i a més és fonamental recordar que el 2028 s'hauran de fer les noves concessions de transport públic, ho situàvem a la compareixença anterior, i que són una oportunitat d'or per repensar el model i que han de tenir molt en compte les singularitats territorials, com aquesta que estem exposant avui. No es pot dissenyar el transport del futur amb paràmetres del passat, i les noves concessions han de garantir aquest servei, que ara per ara és insuficient, doncs ha de ser suficient, ha de ser de qualitat i ha de ser adaptat a les necessitats reals de cada territori, especialment com aquells que avui tractem d'Esparreguera, que depenen majoritàriament d'un únic mitjà de transport per la seva connexió vital.

Gràcies.

Votarem a favor, perdó.

El vicepresident

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

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, votarem a favor d'aquesta proposta. Entenem que, a diferència del que sol passar en aquest cas, el que trobem és que l'alternativa ferroviària que hi ha entre Igualada i Barcelona i Abrera i Barcelona és de la línia Llobregat-Anoia, de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, i una línia que no és gens competitiva per les poblacions més allunyades respecte l'àrea metropolitana. Curiosament, perquè això no sol passar massa, però és així, Igualada-Barcelona en bus és una hora, en Ferrocarrils de la Generalitat fins a Plaça d'Espanya és una hora i trenta

minuts. Abrera-Barcelona en bus són vint-i-cinc minuts, amb Ferrocarrils de la Generalitat fins a Plaça d'Espanya en són entre quaranta-sis i cinquanta-tres. Per tant, més enllà de reforçar el bus, que sí, que hi estem d'acord, potser caldria fer un pensament sobre el servei que ha de donar Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Que hi hagi aquest temps de viatge es deu en part al fet que tots els trens es van aturant a totes o a la majoria d'estacions que es troben pel camí pel Baix Llobregat. I segurament potser una de les propostes seria o convindria recuperar serveis més semidirectes, per evitar aquests temps tan llargs, que l'autocar realment faci aquests trams amb molt menys temps.

Per tot això, hi votarem a favor.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara, si el Grup Parlamentari del Partit Popular vol fer ús d'un minut com a màxim pel posicionament d'esmenes, té la paraula la diputada Àngel Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, vicepresident. Abans de fer el posicionament, vull agrair els vots a favor d'aquesta proposta, que compartim tots els grups en la cambra, l'increment de freqüències de l'e5 i l'e24. Hem acceptat, com hem dit, les esmenes d'Esquerra, perquè tot i que nosaltres havíem dit que l'increment de les freqüències haurien de ser per atendre adequadament la demanda, és cert que s'explicita molt més que ha de ser d'acord amb la demanda i, per tant, aquí no hi ha dubte.

I també l'acceptem en el segon punt, com ja he avançat abans. No acceptem la del PSC perquè, com hem dit abans, el Grup Socialista incorpora el fet que s'estudii la viabilitat. Nosaltres el que entenem és que s'ha de donar solució. Naturalment, ha de ser viable i creiem que l'acció ha de ser directa, tenint en compte que tothom hem posat de manifest el col·lapse que hi ha en aquesta línia i la solució ha de ser immediata, d'aquest increment de freqüències.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada.

Per tant, procedim a votació.

Vots en contra.?

Abstencions.?

Vots a favor.?

Quedaria aprovada per unanimitat.

Proposta de resolució sobre la millora de la seguretat de la carretera BP-2121 al seu pas per la Llacuna

250-00109/15

Passem al següent punt de l'ordre del dia. Proposta de resolució sobre la millora de la seguretat de la carretera BP-2121, al seu pas per la Llacuna, proposada pel Grup Parlamentari de Junts i té la paraula la diputada Montse Ortiz, quan vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Avui portem a debat una proposta de resolució que va molt més enllà d'una actuació puntual en una carretera. Primer, parlem de millorar la seguretat a la carretera BP-2121, al seu pas pel municipi de la Llacuna. I segon, estem parlant de la responsabilitat que tenim com a país d'arribar allà on els ajuntaments que, per capacitat o recursos no poden arribar, com bé també ens havien explicat els alcaldes avui fa una estona. La carretera BP-2121, titularitat de la Generalitat, travessa el municipi de la Llacuna, un poble de l'Anoia amb una identitat pròpia, un teixit social viu i una activitat turística i de segones residències cada cop més intensa. Aquesta realitat positiva pel territori també comporta un augment considerable del trànsit i, malauradament, de la sinistralitat.

Enguany, els accidents en aquesta via s'han duplicat respecte el 2023 i la ciutadania demana respostes. Davant d'aquest escenari no podem mirar cap a una altra banda. Les dades parlen per si soles, però encara més ho fa el clam de la gent que hi viu, que hi circula i que hi treballa. No estem parlant de percepcions, estem parlant de dades objectives i de riscos reals. Per tant, Junts per Catalunya defensa que cal actuar i cal fer-ho amb obres, no només amb intencions.

Aquesta proposta no demana grans infraestructures. Parlem de mesures senzilles, efectives i perfectament assumibles pel Govern de la Generalitat, instal·lació de senyalització lluminosa de reducció de velocitat a les entrades del municipi. Un element que tècnicament es considera molt útil per reduir la velocitat i prevenir sinistres, especialment en trams urbans o semirurals com aquests. És precisament en aquests entorns on més clarament es veu la responsabilitat de la Generalitat. Garantir que la xarxa de carreteres sota la seva titularitat sigui segura, transitable i adaptada a les necessitats actuals del territori.

Des de Junts ho tenim clar. La seguretat no pot quedar al marge de l'agenda política. Aquestes obres, per senzilles que semblin, han de servir per millorar la seguretat viària de la població, i creiem que és de rebut reclamar la intervenció del Govern de la Generalitat.

Per això, us demanem el suport a aquesta proposta, perquè fer aquestes obres no hauria de ser opcional, sinó que estan justificades, són necessàries i són urgents.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Ara té la paraula el primer grup que hi ha presentat esmenes, el Grup del Partit Socialista i Units per Avançar, el diputat Jordi Riba, quan vulgui.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, vicepresident. Ens sembla que peca una miqueta aquesta moció del mateix problema que l'anterior. Es demana realitzar les actuacions pertinents per incrementar la seguretat. Com a concepte, sense cap mena de dubte, podem comprar-lo i estar d'acord, però entenem que cal un punt més de concreció, i en aquest sentit hem formulat la nostra proposta d'esmena, que no ha estat acceptada, malgrat que també s'assembla notablement a la que sí que ha estat acceptada per part d'Esquerra Republicana.

En la nostra plantejàvem que d'acord amb l'Ajuntament, en primera instància, ens sembla que les actuacions en una travessia urbana com la que estem parlant en aquests moments, i un cop realitzats els estudis i els anàlisis sobre els increments efectius dels aforaments de trànsit i les incidències d'accidentalitat que hi ha hagut

en aquest tram, insisteixo, amb aquest anàlisi acurat per part del Departament, es poden concretar i s'han de concretar aquestes propostes.

I així en aquest sentit ho hem fet amb la nostra proposta, tals com la conversió dels passos de vianants existents en el punt quilomètric 29-290 i el 29-480, en passos de vianants de ressalt per aconseguir aquesta reducció de la velocitat i garantia de millor seguretat pels vianants i la instal·lació de semàfors amb control de velocitat i l'emplaçament de radars pedagògics, que informin sobre la velocitat de circulació.

Ens sembla, i per això ens abstindrem, que la moció pateix i insisteixo, d'una manca de concreció, seguretat sí, tota, però ens sembla que s'ha de concretar, i sobretot ens sembla que tampoc podem prescindir de la necessària col·laboració entre la Generalitat, entre el Govern de la Generalitat i els ajuntaments en general, i en concret, en aquest cas, amb l'Ajuntament de la Llacuna, a l'hora de planificar, decidir i executar obres de millora, insisteixo, en una travessia urbana com de la que estem parlant.

Per tant, per aquests motius, com he manifestat, ens abstindrem en la proposta de resolució.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Té la paraula l'altre grup parlamentari esmenant, era Esquerra Republicana, té la paraula Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernàndez

Gràcies, president. Des d'Esquerra Republicana compartim el sentit d'aquesta proposta de resolució de millora de la seguretat de la carretera BP-2121. Compartim absolutament la diagnosi que se'n fa en el mateix text. De fet, n'hem parlat amb la gent de la Llacuna i, per tant, entenem la problemàtica, entenem que s'ha incrementat l'accidentalitat, no només l'accidentalitat, sinó la incidentalitat, és a dir, allò que al final no queda recollit a les estadístiques, però que quan vas a creuar la carretera t'endús un ensurt que no es recull enlloc, però que tu ja t'has endut l'ensurt.

Per tant, és evident que cal posar solucions i solucions en el sentit de millorar la seguretat d'aquest pas pel municipi de la Llacuna de la carretera.

Per tant, ens sembla correcte el que proposa el grup de Junts, d'incorporar senyals lluminosos de reducció de la velocitat per poder millorar aquesta visualització, perquè els cotxes tinguin consciència que estan passant per dintre d'un nucli urbà i que, per tant, prenguin les mesures, redueixin la velocitat, etcètera, però entenem que cal més enllà arribats aquí.

Per això la nostra esmena el que deia és que, més enllà d'aquesta incorporació de senyals lluminosos, cal també, d'acord amb les necessitats dels vianants, i les possibilitats tècniques de les actuacions, habilitar els passos de vianants i bandes rugoses o semàfors necessaris en aquesta zona del Camp de Santa Cana i també col·locar semàfors a l'encreuament de la carretera BV-2138 a la Torre Busqueta. Perquè no només hem de senyalitzar i hem d'advertir, que ja ens sembla bé, eh?,...

Fitxer 11

insisteixo, els cotxes que entren en aquest tram més urbà i en un tram on han de vigilar, sinó que també, arribats a com està en aquests moments la percepció per part de la població de La Llacuna, doncs cal anar més enllà i per tant adoptar mesures ja directament més dissuasiu i que obliguin els conductors a fer aquesta reducció de velocitat.

En tot cas, agrair a la diputada Montse Ortiz, com sempre, la facilitat de diàleg i l'acceptació de les esmenes. I tot just abans d'acabar, dir que estem molt d'acord amb el que exposava el diputat Jordi Riba, que evidentment això s'ha de fer tractant-se d'una travessa urbana parlant-ne amb l'Ajuntament de la Llacuna, faltaria més, entenc que a la Generalitat no se li acudiria actuar en una travessa urbana evidentment sense parlar-ne amb el seu Ajuntament.

Ara bé, l'esmena que ells proposaven deia dur a terme, fer el seguiment de les gestions necessàries amb l'Ajuntament de la Llacuna perquè el Govern municipal desenvolupi les actuacions necessàries que proposi el servei de carreteres. Això no és ben bé parlar-ne, això és dir-li a l'Ajuntament que amb els seus diners executi les obres, que és molt diferent a l'esmena que hem presentat nosaltres, és que fins i tot m'ha fet buscar-ho perquè he pensat ui, tan iguals eren? Home, ben bé iguals, no.

Nosaltres diem que la Generalitat amb l'Ajuntament, evidentment, ja ho entenem, faci l'execució d'aquesta obra, però no que la faci l'Ajuntament.

Per tant, insisteixo, compartim cent per cent el proposat d'aquesta proposta de resolució. Agraïm l'acceptació de les esmenes, que entenem que la milloren i, per tant, hi donarem suport des d'Esquerra Republicana.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Té la paraula la diputada del Grup Parlamentari del Partit Popular, la senyora Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, vicepresident. El Grup Popular comparteix la defensa que ha fet el grup de Junts d'aquesta necessitat de millorar tota la seguretat de la BP-2121 en el seu pas a La Llacuna. La Llacuna, és cert que veu molt incrementada la seva població vacacional, tant per turistes com per persones de Catalunya o de la resta d'Espanya que es desplacen a la Llacuna a l'estiu i aquesta intensitat a l'hora de d'afluència en aquesta carretera ha generat un increment d'accidents.

És molt necessari intensificar totes les mesures de seguretat, tant les que es mencionen aquí, que són per millorar la visibilitat, com per reduir la velocitat, i després també amb l'esmena que incorpora d'Esquerra Republicana l'increment de semàfors. Però al marge del que aquí es proposa, penso que el que es farà i el que és de tot necessari quan s'aborda una millora de seguretat d'una carretera d'aquesta naturalesa, és naturalment els serveis tècnics i valorarà tot el que s'ha de fer per millorar la seguretat i suposo que el que faran serà incorporar tots aquells elements que ja siguin de reducció, de millora de visibilitat o del que sigui, de semàfors que siguin necessaris a l'hora d'assolir l'objectiu de millorar aquesta seguretat.

Per tant, des d'aquesta visió nosaltres donem suport en aquesta proposta, que és cert que amb l'esmena d'Esquerra s'especifica molt més moltes accions i consideracions. També sabem perfectament que a l'hora de poder portar a terme una millora en una via d'aquesta naturalesa l'Ajuntament, com no pot ser d'una altra manera, haurà de participar en la mesura que li correspongui però sí que és cert que la Generalitat és la que ha de liderar i la que ha de tenir la iniciativa i la competència

a l'hora de poder portar a terme aquestes millores, tan necessàries en la seguretat, per minimitzar i sobre qualsevol incidència, però especialment reduir tots els accidents que es produeixen en aquesta carretera.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Té la paraula el diputat Andrés Bello, del Grup Parlamentari de VOX.

Andrés Bello Sanz

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

El vicepresident

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

Lluís Mijoler Martínez

Moltes gràcies. A veure, creiem que aquesta proposta que se'ns presenta no és un tema menor, no és una simple estadística, sinó que és una qüestió que afecta directament la vida, la integritat física i la qualitat de vida dels veïns i veïnes de la Llacuna, així com de moltes persones que visiten aquest municipi de l'Anoia. Per tant, des dels Comuns volem ser molt clars, la seguretat viària no és una despesa, és una inversió en benestar i un dret fonamental.

Es diu a l'exposició de motius, l'increment d'accidents a la BP-2121 al seu pas per la Llacuna s'ha duplicat en només un any i no és una casualitat, sinó que és un símptoma que requereix una acció política en aquest sentit, que ha de ser decidida, valenta i sobretot que ha de tenir recursos. La proposta original, que insta el Govern a instal·lar senyals lluminosos de reducció de velocitat és un punt de partida que compartim, és una mesura bàsica, és de sentit comú i pot contribuir a mitigar el risc, però sincerament creiem que podem i hem de ser molt més ambiciosos quan parlem de protegir vides.

I en aquest sentit l'esmena d'addició presentada per Esquerra ens sembla encertada. Aquesta esmena va al moll de l'os, proposa actuacions estructurals i d'impacte

directe, com habilitar els passos de vianants segurs, instal·lar les bandes rugoses o semàfors a la zona del Camp de la Santa Cana i un semàfor clau a l'encreuament amb la carretera BV-2138, de la Torre Busqueta. No són mesures cosmètiques, creiem, són intervencions que realment salven vides i que pacifiquen el trànsit en una travessera urbana. És, en definitiva, aplicar criteris d'urbanisme feminista i social a les nostres infraestructures.

I amb relació a l'esmena de modificació del PSC, valorem positivament la intenció de detallar un catàleg de mesures tècniques, que poden ser i són potencialment útils, i la necessària coordinació evident amb l'Ajuntament de la Llacuna, per aquesta evidència que l'ens local és qui millor coneix la realitat del seu territori, però creiem que s'equivoquen quan desplacen la responsabilitat executora i potencialment la financera de la Generalitat cap a l'Ajuntament. Col·laboració interadministrativa, sí, coordinació tècnica, per descomptat, consens en les solucions, imprescindibles, però la responsabilitat última, incloent-hi el finançament íntegre, i l'execució diligent de les obres ho ha d'emprendre el Govern de la Generalitat.

El que necessitem és un compromís vinculant de la Generalitat, no només per la Llacuna, sinó un pla integral per la millora de seguretat en totes les travesseres urbanes de Catalunya, que encara són moltes, que sovint es converteixen en barreres arquitectòniques i en punts negres per la ciutadania. Un pla amb dotació pressupostària suficient, i amb un calendari clar.

Donarem suport a la proposta de la resolució.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara és el torn del diputat Dani Cornellà, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Sí, votarem a favor de la proposta, i més amb aquesta esmena que s'ha acceptat, d'Esquerra Republicana. Pensem que és evident que si el municipi demana unes millores i s'ha demostrat que hi ha una problemàtica real d'accidentalitat i que aquesta va en augment, tota mesura és poca i necessària i que,

per tant, el més natural és que la Generalitat actuï de manera ràpida i clara amb les demandes del municipi, per assegurar aquesta seguretat per la gent que viu al municipi de la Llacuna.

Per tant, tot el nostre suport.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara el Grup Parlamentari de Junts, la diputada Montse Ortiz té un minut com a màxim per posicionar-se sobre les esmenes.

Montse Ortiz i Martí

Bé, breument. Hem acceptat l'esmena d'Esquerra Republicana, perquè és evident que millorava el text i qualsevol aspecte que es pugui millorar, per millorar la seguretat d'aquesta carretera, doncs benvinguda serà.

I amb relació a l'esmena del Partit Socialista, no l'hem acceptat bàsicament pel que han dit alguns dels meus companys, i és que el que no podem permetre és que el finançament d'aquesta carretera i que, a més a més, és titularitat de la Generalitat, la faci el mateix municipi. És evident que aquesta proposta l'hem treballat amb l'Ajuntament i creiem que és la Generalitat qui hauria de responsabilitzar-se de les obres.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada.

Procedim a votació.

Vots en contra?

Abstencions?

El Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

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

Per tant, queda aprovat amb 12 vots a favor i 5 abstencions.

**Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús
entre Vilafranca del Penedès i Barcelona**

250-00106/15

Passem ara a l'últim punt de l'ordre del dia, el punt vuitè, Proposta de resolució sobre el millorament del servei d'autobús entre Vilafranca del Penedès i Barcelona, presentat també pel Grup Parlamentari de Junts i té la paraula la diputada Montse Ortiz, quan vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Avui defensem una proposta que és fruit d'una necessitat urgent, inajornable i absolutament justificada. Com a vilafranquina i penedesenca pateixo de primera mà els problemes de mobilitat que patim cada dia centenars de veïns de Vilafranca del Penedès i de tota la comarca quan volem desplaçar-nos a Barcelona en transport públic. La línia d'autobús interurbà exprés e6, que connecta Vilafranca amb Barcelona, ha incrementat la seva demanda en més d'un 30 per cent des del 2023. Aquesta dada per si sola ja demostra que parlem d'un servei essencial.

Tanmateix, l'oferta actual no dona resposta a aquest augment, les expedicions que es van prometre no han estat suficients i la realitat és que molts usuaris es queden fora de l'autobús en hores punta. Aquesta situació no és nova, des de Junts l'hem denunciat, l'hem preguntat al Govern i la resposta ha estat clara, no preveïen cap millora fins al 2028. La consellera de Territori va reconèixer que no revisaria el servei fins que vencin les concessions actuals, això vol dir que quatre anys més de col·lapse, cues i mal servei. No obstant això, Junts per Catalunya vol seguir denunciant la situació i demanant al Govern que no pot girar l'esquena al Penedès.

A més, és imprescindible recordar que l'alternativa ferroviària, la línia R4 de Rodalies, és del tot ineficient, estem parlant d'una línia amb incidències constants retards crònics i un servei que ha deixat de ser una opció fiable per la ciutadania i per tots els vilafranquins i penedesencs. Renfe no compleix i això greuja encara més la pressió sobre el transport per carretera, i veurem ara què passa amb el tall que es produirà entre les estacions de Vilafranca i Sant Sadurní. Hi ha previsió, sí, però funcionarà? Veurem. I mentre no es resolgui el dèficit estructural de Rodalies, el bus ha de ser una alternativa real i això avui no passa.

D'altra banda Vilafranca ha de poder exercir com a capital de comarca real, i això només és possible amb connexions eficients amb els pobles del voltant. El Penedès rural també existeix, i la seva gent ha de poder estudiar, treballar o accedir a serveis públics sense haver d'agafar el cotxe o quedar-se a terra a la parada d'autobús. Per això demanem un reforç immediat de la línia e6, la renovació urgent de la flota, panells informatius a les parades, una nova estació a Maria Cristina per garantir la seguretat dels usuaris quan esperen l'autobús i una millor connexió amb tots els municipis del Penedès.

Per tant, una vegada més, Junts demana que el Govern passi a l'acció i reconsideri la seva posició. La mobilitat del Penedès cap a la capital del país és ineficient i està permanentment col·lapsada i els penedesencs es mereixen un transport públic digne, que respongui a les seves necessitats i demandes reals. El Penedès ha de deixar de ser tractat com un territori de segona. Espero que entre tots hi puguem buscar solucions i facin costat a les demandes del Penedès. Si és així, a Junts ens hi trobaran.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Ara passem la paraula als diferents grups esmenants, començant pel Partit Socialista Units per Avançar. Té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio.

José Ignacio Aparicio Círia

Moltes gràcies, vicepresident. En relació a les qüestions plantejades a la proposta de resolució, actualment el departament ja està impulsant diverses actuacions per donar resposta a l'increment sostingut de la demanda del transport interurbà per carretera. Aquest augment es deu a múltiples factors, com ara els canvis en els hàbits de mobilitat postpandèmia, les bonificacions tarifàries aplicades a títols com la T-Jove, especialment per la seva reducció al cost d'una zona única, i molt especialment la falta de fiabilitat, com s'ha comentat, de l'R4, del servei de Rodalies, que ha provocat un traspàs significatiu de viatgers del tren al bus, però que segur que acabarem recuperant.

Només en aquest corredor específic, l'increment de la demanda supera el 40 per cent, i és precisament per això que des del departament s'estan reforçant els serveis regulars de la línia Vilafranca del Penedès-Barcelona, alhora que es treballa intensament en la seva futura millora, amb l'objectiu sempre d'ajustar l'oferta a la nova realitat i garantir un servei que doni resposta a les necessitats reals de la ciutadania.

També cal destacar la millora que s'ha impulsat pel que fa a la informació en temps real que reben els usuaris del servei. A través de la web de l'operador i de les xarxes socials es pot consultar amb més facilitat i immediatesa l'estat dels horaris, fet que contribueix a millorar l'experiència de les persones usuàries i a fomentar la confiança en el sistema. Aquest treball no s'està fent de manera unilateral. El departament manté una interlocució regular i oberta amb l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès i també amb representants dels mateixos usuaris, amb qui es duen a terme reunions de seguiment, que ens permeten escoltar de primera mà les seves demandes, propostes i experiències. Aquesta escolta activa és fonamental per prendre decisions informades i ajustades a la realitat del territori.

Pel que fa a la possible ubicació futura d'una estació d'autobusos a Barcelona, vinculada a aquest servei, una de les opcions en estudi és la zona de l'Avinguda Diagonal. Tot i això, es considera prudent no restringir de manera prematura l'àmbit d'anàlisi, ja que s'estan explorant diverses alternatives entre la Zona Universitària i Francesc Macià, sempre amb la voluntat de facilitar la intermodalitat i l'accessibilitat del servei.

I ens agradaria també posar en valor una iniciativa de caràcter més estructural. Estem treballant conjuntament amb el Consell Comarcal del Penedès en l'elaboració d'un estudi de millora del servei de transport públic a la comarca. Aquest treball tècnic vol analitzar la cobertura actual entre els diversos municipis i la capital comarcal, Vilafranca, amb l'objectiu, sobretot, de millorar la freqüència, els horaris i la coordinació de les línies. Aquesta actuació, sobretot s'emmarca en l'aposta decidida per garantir una equitat territorial en l'accés al transport públic.

Agraïm sincerament l'interès i la voluntat per continuar millorant el transport públic. Agraïm també la voluntat sempre de transaccionar de la diputada de Junts. En aquest cas s'ha aconseguit alguna.

I, per tant, demanarem vot separat perquè en algunes votarem sí i en altres ens abstindrem.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. En quins punts demanarà votació separada, per tindre-ho present...

José Ignacio Aparicio Ciria

L'1 i el 5. *(Remor de veus. Per raons tècniques, no ha quedat enregistrada part de la intervenció de l'orador.)* Per una altra, sempre des del nostre punt de vista.

Fitxer 12

El vicepresident

Gràcies, diputat. Passem a..., donem ara la paraula a la diputada Lluïsa Llop, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, com a altre grup esmenant.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. En aquest cas tornem a abordar la problemàtica d'un autobús directe a Barcelona. En aquest cas, evidentment, com a penedesenca i de l'Alt Penedès, un autobús que ens afecta molt directament, com deia la diputada Montse Ortiz. Aquesta és una línia que és absolutament clau per milers d'usuaris i que fa molts anys que és objecte de queixes recurrents pels diferents usuaris. Pensin que aquesta línia, entre el 2013 i el 2023, va passar de 250.000 usuaris a 370.000, per tant, més de cent vint mil usuaris anuals.

Però és que, a més a més, des del 2023 ha tornat a patir un increment d'un 30 per cent més d'usuaris, per tant, és evident que és una demanda absolutament creixent que acaba generant que, evidentment, el servei no dona solució, perquè entre el 2000, especialment el 2023 i fins ara, els usuaris han anat denunciant reiteradament

problemes com la sobrecàrrega de vehicles en hora punta, els retards habituals, haver d'arribar molt abans a la parada per intentar tenir la sort de poder accedir a l'expedició d'autobús que et porta fins a la feina, que et porta fins a l'estudi, fins al metge o, fins i tot, a gaudir de l'oci.

Tota la manca d'incomoditat, de manca de places assegurades, el fet de viatjar fins a Barcelona a peu dret, insisteixo, en el moment en què tens la sort de poder arribar a pujar a l'autobús. Això, durant els darrers anys, el Govern de la Generalitat ha intentat anar incrementant aquest servei. De fet, les expedicions d'autobusos han patit un increment, especialment en les hores punta de més autobusos, però és evident que no n'hi ha suficient i que no dona resposta, bàsicament, perquè l'R4 és absolutament in fiable per la gent i, per tant, el que intenta tothom és agafar aquests autobusos i això fa que hi hagi una demanda absolutament enorme.

Per tant, compartim fil per randa les demandes d'aquesta proposta de resolució. De fet, donarem suport a tots els punts. I el que ens sembla que no és de rebut és la resposta de la consellera on, davant les queixes dels usuaris, una demanda creixent, i una absoluta necessitat de millorar aquesta línia, insisteixo, que s'ha anat millorant, però que és absolutament primordial per mantenir el transport públic entre l'Alt Penedès i la seva capital, Vilafranca, i Barcelona, doncs cal imprescindiblement que s'incrementin les freqüències, els autobusos, que se'n millori la flota.

Pensem que fa quatre dies un autobús d'aquests va cremar-se a l'autopista, sencer, integralment, tornant de Barcelona. Per tant, no és de rebut, entenem, la resposta de la consellera de dir que fins al 2028 no hi haurà solucions en aquest àmbit i entenem que cal rectificar-la.

Aprofito aquests tres segons que queden per dir, des d'Esquerra hem intentat millorar aquesta moció presentant tota una sèrie d'esmenes. Agrair la transacció que hem pogut fer amb el grup de Junts, més el Grup Socialista, així com l'acceptació de les esmenes 3, 5, 6 i 7, i lamentar que no s'han acceptat les dues primeres, bàsicament perquè reiteràvem el fet que l'R4 és un problema enorme per aquest autobús i també que les concessions d'autobusos són absolutament allunyades del que necessitaria la població, perquè venim d'unes concessions irreals prorrogades des de l'any 53.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara té la paraula la diputada Eva García del Grup Parlamentari del Partit Popular, quan vulgui.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Bé, nosaltres al Partit Popular també compartim la preocupació i les demandes exposades en aquesta proposta de resolució i explicades avui per la diputada Ortiz quant al deficient servei de Rodalies Renfe, però també en problemes amb les línies de transport d'autobús interurbà. En aquest sentit, el servei de bus interurbà entre Vilafranca i Barcelona té greus incidències des de fa més d'un any perquè, d'una banda, la demanda sobretot és molt més elevada que l'oferta, provocant que el volum d'usuaris generi una acumulació important de persones a l'andana de les parades d'autobús, com ja s'ha explicat, amb llargues cues que això provoca.

Nosaltres considerem, per tant, convenient reforçar de manera urgent amb autobusos i freqüències aquesta línia d'autobús e6, entre Vilafranca i Barcelona i presentar aquest informe, que analitzi la situació actual de la línia d'autobús interurbà e6, millorar el servei d'atenció al client i d'informació a les diferents estacions. Creiem que això és del tot necessari i, per tant, i coneixem que s'han acceptat algunes de les esmenes d'Esquerra i d'Esquerra Republicana, nosaltres no podem fer més que donar suport al contingut d'aquesta proposta de resolució, també a la transacció que han arribat diferents grups.

Per tant, sense més, anunciar el nostre vot favorable.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara té la paraula el diputat Andrés Bello, del Grup Parlamentari de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Nosotros también queríamos anunciar nuestro voto favorable, pero como hay enmiendas variadas y de adición de nuevos puntos, que no sabemos

cuál es la posición, nos reservamos hasta saber cuales son aceptadas nuestra posición.

Y probablemente, también pida algún voto separado, según lo que se acepte.

El vicepresidente

Gràcies, diputat. És l'hora del diputat Lluís Mijoler, del Grup Parlamentari dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies. D'entrada, manifestem el nostre suport a aquesta necessitat de millorar el servei d'autobús interurbà, entre Vilafranca del Penedès i Barcelona. I reitero i dono per reproduïts els mateixos arguments que en la proposta de resolució que s'ha presentat abans, respecte d'Abrera i Esparreguera, o amb la compareixença abans dels alcaldes. Parlem d'un servei essencial, que afecta diàriament milers de ciutadans i ciutadanes del Penedès i que s'emmarca en un context d'emergència climàtica, on el transport públic sostenible ha de ser una prioritat absoluta i una alternativa real i eficient al vehicle privat.

L'exposició de motius descriu una realitat que, malauradament, coneixem bé, que abans quedava palesa, també, com deien, i que és simplement intolerable en un servei públic del segle XXI, que amb un increment d'una demanda del 30 per cent no s'ha vist compensat amb una oferta suficient. Usuàries deixades a terra especialment en hores punta, que els impedeixen arribar a la feina, als estudis, la manca flagrant d'informació a les parades, una flota de vehicle que sovint és deficient, poc higiènica, obsoleta. Aquesta situació no només genera una norma de malestar sinó que desincentiva l'ús del transport públic i va contra tots els objectius de mobilitat sostenible que diem defensar.

Compartim la necessitat de reforçar aquesta línia amb més autobusos i freqüències en hores punta. No és acceptable, dèiem, que els usuaris i usuàries viatgin dempeus, viatgin asseguts a terra, o que directament no es pugui accedir al servei. És una qüestió de dignitat i de dret a la mobilitat.

Millorar la informació a les estacions amb panells electrònics és una mesura bàsica en qualsevol servei de transport modern. I l'estudi per una nova estació d'autobusos a la zona de Maria Cristina és una qüestió que cal abordar, atesa a la saturació i a les condicions actuals. Cal cercar solucions per dignificar aquest punt neuràlgic d'entrada i sortida de Barcelona.

Per tant, donarem suport a la proposta de resolució, instant que es mantingui l'ambició i la concreció del text original, veiem la transacció que es proposa i, per tant, que realment s'accepta en el sentit que suma sense diluir la urgència ni els compromisos.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Ara té el torn el diputat Dani Cornellà, del Grup Parlamentari de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Nosaltres també votarem a favor d'aquesta proposta. Malauradament ens tornem a trobar davant d'una situació ja molt repetida, havent de reforçar una línia de bus a causa del mal funcionament de Rodalies, no?, en aquest cas, l'R4. No és el primer ni l'últim cas que discutirem en aquesta comissió, on s'opta, això, per demanar l'augment de les línies d'autocars perquè Rodalies, les línies no estan fent la seva funció i és evident que davant d'això cal buscar solucions i aquesta n'és una.

També pensem, nosaltres pensem que el que convindria, de fet, és que es fessin públiques també les auditories d'aquestes empreses, com el de l'empresa Monbus, que opera el servei, que haurien d'estar fetes. Nosaltres i crec que algun ajuntament també estan a l'espera de poder accedir a les línies exprés operades per aquesta mateixa companyia en altres localitats, amb problemàtiques molt i molt similars. I nosaltres, evidentment, estem a favor que els busos interurbans tinguin llocs decents on arribar a Barcelona, que deu ser de les capitals europees menys dotades d'estacions de busos.

I també estem a favor del que demanen sobre la resta de línies que connecten els municipis de l'Alt Penedès, amb el bus exprés a Vilafranca i, al seu torn, amb el tren.

Que, de fet, és # (9:47) caldria centrar els esforços amb l'autobús, allà on el tren no arriba. Clar, això el dia que el tren funcioni, evidentment *(El diputat riu.)*

Doncs hi votem a favor.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara té un minut la diputada Montse Ortiz, per posicionar-se sobre les diferents esmenes presentades.

Gràcies.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies. En primer lloc, informar-vos que a l'esmena que hem transaccionat hi ha un error en el text, i és que s'ha transaccionat el punt 5, amb l'esmena 5 del Partit Socialista, i l'esmena 4 del Grup Parlamentari d'Esquerra, que quedi clar.

Aleshores, en aquest sentit, dir que hem acceptat l'esmena 4, del Partit Socialista i del Grup d'Esquerra Republicana hem acceptat l'esmena número 3, 4 i 5. Amb relació a l'esmena 1, tant del Partit Socialista, com de l'Esquerra Republicana no les hem acceptat, perquè si s'hagués fet la feina o s'estigués fet la feina, segurament aquesta proposta de resolució no hauria hagut d'estar presentada. I en el cas de l'esmena 2, no les hem acceptat en el cas del Partit Socialista, perquè és evident que l'estat dels autobusos és deficient i és inacceptable que estiguin en aquest estat. I en el cas d'Esquerra Republicana, no l'hem acceptat perquè creiem que el que hem de fer és mirar endavant i no mirar les concessions que s'han fet durant..., fa anys.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Per tant, entenc que queda una moció en 6 punts i el punt número 5, fruit de l'esmena amb els grups parlamentaris de Junts, PSC i Esquerra Republicana. I el 6 seria l'esmena 5, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, que implicava l'addició d'un nou punt sisè. Sí?

Per tant, fem votació separada... *(Veus de fons.)* Ah, sí, sí, perdó. *(Andrés Bello Sanz demana per parlar.)* Perdó. El diputat Andrés Bello demana la paraula...

Andrés Bello Sanz

Si lo he entendido bien, votación separada del punto 3, porque se ha aceptado la enmienda. ¿Correcto?

El vicepresident

S'ha acceptat l'esmena que modifica el punt 5. *(Remor de veus.)* I la 3, d'acord. Disculpa, diputat. Per tant, exacte.

Per tant, passàriem votació separada... *(José Ignacio Aparicio Ciria demana per parlar.)*

José Ignacio Aparicio Ciria

Per part nostra seria l'1, 5 i 6. I la resta, per part nostra...

(Forta remor de veus.)

El vicepresident

I el 3. Molt bé. *(Persisteix la remor de veus.)* Bé, fem el 3 per separat i..., d'acord.

Per tant, passem a votació dels punts 1, 5 i 6, de la proposta de resolució.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queden aprovats per unanimitat.

Ara passem a votació dels punts 2 i 4 de la proposta de resolució.

Vots en contra?

Abstencions?

Abstencions del Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

Vots a favor del Partit Popular, Comuns, VOX, Junts per Catalunya, la CUP i Esquerra Republicana.

Per tant, quedaria aprovat amb 12 vots a favor i 5 abstencions.

I, per últim, passarem a votació del punt 3 de la proposta de resolució.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i VOX.

I vots a favor?

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

Per tant, seria aprovat per 11 vots a favor i 6 abstencions.

Gràcies.

Una vegada acabats tots los punts de l'ordre del dia, i abans de donar per aixecada la sessió, demanem la prompta recuperació, tant de la diputada Rosa Maria Soberana i Bonet, com del president d'esta comissió, el company Quim Calatayud, a qui li desitgem que es recupere lo més prompte possible i torni a fer les seues funcions de president d'esta comissió.

Gràcies i fins la propera.

La sessió s'aixeca a les...