



## **TRANSCRIPCIÓ EN BRUT**

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

Sessió núm. 17 / CTH / 11.06.2025

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\17CTH\

Fitxer 17CTH1

XV legislatura · tercer període · sèrie C · número 249

### **Comissió de Territori i Habitatge**

Sessió 17, dimecres 11 de juny de 2025

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

Sessió 17 de la CTH

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

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

[Assisteix] a aquesta sessió [assistents].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 200-00013/15). Ple del Parlament Nomenament de la Ponència.

1.1 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Federació de Municipis de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00405/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.2 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de l'Associació Catalana de Municipis amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00406/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.3 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Unió General de Treballadors amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00407/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.4 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de Comissions Obreres amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00408/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.5 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00409/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup

Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.6 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Col·legi de l'Arquitectura Tècnica de Barcelona amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00410/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.7 Proposta d'audiència en ponència de Xavier Vilajoana Eduardo, president de l'Associació de Promotors i Constructors d'Edificis de Catalunya, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00411/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.8 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Coordinadora de Fundacions d'Habitatge Social amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00412/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.9 Proposta d'audiència en ponència de Joan Manuel Trayter Jiménez, catedràtic de dret administratiu de la Universitat de Girona, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00413/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.10 Proposta d'audiència en ponència d'Agustí Serra Monté, arquitecte i exdirector general d'Ordenació del Territori, Urbanisme i Arquitectura, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-

00414/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.11 Proposta d'audiència en ponència d'Agustí Jover Armengol, economista i soci fundador de Promo Assessors Consultors, expert en urbanisme i habitatge, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00415/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.12 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Comissió d'Economia Urbana del Col·legi d'Economistes de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00416/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.13 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Càtedra d'Habitatge de la Universitat de Girona amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00417/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.14 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Sindicat de Llogateres amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00418/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.15 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Federació de Cooperatives d'Habitatges de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00419/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.16 Proposta d'audiència en ponència de Pablo Feu, advocat expert en habitatge i urbanisme i professor associat a la Universitat de Barcelona, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00420/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.17 Proposta d'audiència en ponència de Domènec Sibina, professor de dret administratiu de la Universitat de Barcelona, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00421/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.18 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de l'Institut d'Investigació Urbana de Barcelona amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00422/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Grup Parlamentari Comuns, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.19 Proposta d'audiència en ponència de Paula Cardona Parramon, advocada especialitzada en habitatge, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00423/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta.

1.20 Proposta d'audiència en ponència de Salvador Guillermo, director d'Estudis i Economia de Foment del Treball Nacional, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00424/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.21 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de Pimec amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00425/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.22 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Cecot amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00426/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.23 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de l'Associació Catalana de Municipis amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00427/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.24 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Federació de Municipis de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00428/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.25 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Consell de l'Arquitectura Tècnica de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00429/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.26 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Cambra de Contractistes d'Obres de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00430/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.27 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00431/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.28 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Col·legi d'Administradors de Finques de Barcelona-Lleida amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00432/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.29 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de l'Associació de Promotors de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00433/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.30 Proposta d'audiència en ponència de Carles Sala i Roca, expert en polítiques d'habitatge i director institucional de l'Àrea Jurídica dels Agents de la Propietat Immobiliària, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00434/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.31 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de Carme Trilla Bellart, economista especialitzada en polítiques d'habitatge i presidenta de Cohabitac, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00435/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.32 Proposta d'audiència en ponència d'una representació del Col·legi de l'Advocacia de Barcelona amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00436/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.33 Proposta d'audiència en ponència de Joan Solà, president de l'Associació de Micropobles de Catalunya, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00437/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.34 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de Som Habitatge - Unió de Propietaris de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00438/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.35 Proposta d'audiència en ponència d'Eduardo Mendiluce, conseller delegat d'Anticipa i Aliseda, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00439/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.36 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de Sergio Nazarre, expert en economia immobiliària i fundador de la Càtedra Unesco d'Habitatge de la Universitat Rovira i Virgili, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00440/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.37 Proposta d'audiència en ponència d'Imma Amat, representant de Finques Amat, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00441/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.38 Proposta d'audiència en ponència d'Ignasi Martí Lanuza, director de l'Observatori de l'Habitatge Digne d'Esade, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00442/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta.

1.39 Proposta d'audiència en ponència d'una representació de la Cambra de la Propietat Urbana de Barcelona amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00443/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.40 Proposta d'audiència d'una representació de Foment del Treball Nacional amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00444/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.41 Proposta d'audiència d'una representació del Col·legi d'Arquitectes de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00445/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.42 Proposta d'audiència d'una representació del Col·legi Oficial de Registradors de la Propietat a Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00446/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.43 Proposta d'audiència d'una representació del Cercle d'Economia amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00447/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.44 Proposta d'audiència d'una representació del Col·legi d'Administradors de Finques de Barcelona-Lleida amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00448/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.45 Proposta d'audiència d'una representació de l'Associació de Promotors de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00449/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.46 Proposta d'audiència d'una representació de Som Habitatge - Unió de Propietaris de Catalunya amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00450/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.47 Proposta d'audiència d'una representació de l'Associació de Propietaris d'Habitatge contra la Inseguretat Jurídica amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00451/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

1.48 Proposta d'audiència de Sergio Nasarre Aznar, catedràtic de dret civil de la Universitat Rovira i Virgili, amb relació al Projecte de Llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 352-00452/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta.

2. Compareixença d'una representació de Pimec Catalunya Central davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre la necessitat del desdoblament de la carretera C-55 entre Manresa i Abrera (tram. 357-00495/15).
3. Compareixença d'una representació de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria de Manresa davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre la necessitat del desdoblament de la carretera C-55 entre Manresa i Abrera (tram. 357-00496/15).
4. Proposta de resolució sobre la mobilitat al Bages (tram. 250-00441/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 196, 64; esmenes: BOPC 230, 11).
5. Proposta de resolució sobre la millora de la línia d'autobús entre Olot i Girona i de l'abast de l'Autoritat Territorial de Mobilitat de Girona (tram. 250-00170/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 125, 28; esmenes: BOPC 158, 15).
6. lo punt ). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 125, 71; esmenes: BOPC 158, 18).
7. Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a Anglesola (tram. 250-00218/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 136, 42; esmenes: BOPC 177, 11).

### **El vicepresident**

Bé, bon dia. Us sembla que comencem la sessió, sí?

Bé, comencem. Punt número 1, projecte de llei... (*Remor de veus.*) Sí, sí, perdó. Bé, sigueu benèvol amb este pobre vicepresident, que fa de president de funcions. En primer lloc, comentar que la diputada Rosa Maria Soberana s'excusa perquè li coincidix amb la Comissió de Salut, em sembla recordar.

I el president Quim Calatayud, a qui li torno a exigir que recupere, crec que és el diputat d'esta comissió que té més ganes que el Quim Calatayud estigui ja en perfectes condicions de revista, li desitgem que es recupere, i delega el seu vot en el diputat Salvador Vergés.

Alguna substitució per part dels diferents grups parlamentaris? Sí, senyora Eva Candela...

**Eva Candela López**

Sí, gràcies vicepresident. Pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, el diputat Cristòfol Gimeno substituirà la diputada Neus Comes.

**El vicepresident**

D'acord, gràcies. Senyora Llop?

**Lluïsa Llop Fernández**

Gràcies, president, bon dia a tothom. Per part d'Esquerra Republicana, excusar la nostra portaveu, l'Ester Capella, que està en unes reunions al Parlament Europeu. I per part nostra, en el punt cinquè assistirà la diputada Laia Cañiguer i en el punt sisè la diputada Najat Driouech.

**Salvador Vergés i Tejero**

Vicepresident, també per part de Junts per Catalunya, en el punt 6 de l'ordre del dia assistirà la diputada Judit Toronjo i en el punt 7 l'Ignasi Prat.

Gràcies.

**El vicepresident**

En substitució, eh?

**Salvador Vergés i Tejero**

Vindran a substanciar el punt, en substitució... (*Veus de fons.*) No, en principi no serà en substitució en vot, sí? (*Remor de veus.*) No, poden substanciar el punt sense substituir en vot, oi?

**El vicepresident**

Sí, no? (*Remor de veus.*) Sí, sí, cap problema.

**Salvador Vergés i Tejero**

Doncs no substituiran a ningú, simplement substanciaran el...

**El vicepresident**

No votaran i..., exactament, sí.

**El vicepresident**

Fantàstic. Has dit l'Ignasi Prat, has dit, no? D'acord.

**Projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria  
d'habitatge i urbanisme (Nomenament de la Ponència)**

200-00013/15

Per tant, passem ja al primer punt de l'ordre del dia, Projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme. Pel que fa a este punt de l'ordre del dia, en primer lloc, prosseguirem el nomenament de la ponència i, seguidament, votarem les diverses compareixences. En principi, ens consta que el Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar ha nomenat la diputada Eva Candela i el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana ha nomenat la diputada Ester Capella. El Grup Mixt indica que no nomenaria a ningú i, per tant, comentem pels diferents grups parlamentaris qui nomeneu per a la ponència.

**Salvador Vergés i Tejero**

Per part de Junts per Catalunya nomenem la diputada Glòria Freixa.

**El vicepresident**

Glòria Freixa. Per part del Partit Popular...

**Àngels Esteller Ruedas**

Àngels Esteller.

**El vicepresident**

Per part del Grup Parlamentari de VOX?

**Andrés Bello Sanz**

Mónica Lora.

**El vicepresident**

Per part dels Comuns?

**Lluís Mijoler Martínez**

Susanna Segovia.

**El vicepresident**

I per part de la CUP?

**Dani Cornellà Detrell**

Laure Vega.

**El vicepresident**

Perfecte.

#### **Propostes d'audiència en ponència**

352-00405/15 a 352-00452/15

Seguidament, procedim a la votació de les compareixences amb relació al projecte de llei. Abans, però, els indico que totes les propostes d'audiència que referixen a persones concretes en nom d'organitzacions o entitats se reunificaran, de forma que es demanarà a compareixença d'una representació, per si fos cas que la persona requerida no pogués assistir a la sessió que es programe, sí? Totes les compareixences se duran a terme en la ponència i, així mateix, la ponència tindrà plena capacitat per gestionar les audiències.

#### **Proposta d'audiència en ponència d'Eduardo Mendiluce, conseller delegat d'Anticipa i Aliseda, amb relació al Projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (retirada)**

352-00439/15

Podem votar les compareixences de manera conjunta o demanem... Algun grup demana votació separada?

**Salvador Vergés i Tejero**

Nosaltres, vicepresident, per part de Junts per Catalunya demanem la retirada in voce de la número 45, d'Eduardo Mendiluce. (*Forta remor de veus.*) En tot cas, és Eduardo Mendiluce, potser he errat en el número.

**El vicepresident**

La 37...

**Salvador Vergés i Tejero**

La 37, disculpeu. Retirem in voce la 37, Eduardo Mendiluce.

**El vicepresident**

D'acord. (*Forta remor de veus.*) Sí, del guió de votació, la 37, d'acord. (*Persisteix la remor de veus.*) La 35, molt bé.

**Eva Candela López**

Sí, nosaltres, vicepresident, demanem grups de votació, també.

**El vicepresident**

D'acord. Fem..., sí, diputada Esteller.

**Àngels Esteller Ruedas**

Sí, el Grup Popular volem votació separada de la 1.10. i de la 1.14.

**El vicepresident**

Estem a l'ordre del dia? De l'ordre del dia o dels grups de... (*Forta remor de veus.*)

**Àngels Esteller Ruedas**

Doncs que ho busquin, perquè...

**El vicepresident**

De l'ordre del dia, no? (*Veus de fons.*) Quina ha dit? (*Forta remor de veus.*) D'acord. I votació separada, també, per part de...

**Àngels Esteller Ruedas**

I la 14.

**El vicepresident**

*(Persisteix la remor de veus.)* De l'ordre del dia, estem parlant sempre de l'ordre del dia. Estem parlant de votació separada de les compareixences 10, 11 i 14 de l'ordre del dia. Diputada Candela, també plantejava...

**Eva Candela López**

Sí, nosaltres plantejàvem un bloc, que seria de l'1.1 a l'1.19, més l'1.21, l'1.23, l'1.24, l'1.29, l'1.31, l'1.33, l'1.40, l'1.41 i l'1.45 en un bloc.

**El vicepresident**

40, 41 i 45.

**Eva Candela López**

40, 41 i 45 en un bloc.

**El vicepresident**

Això en un bloc.

**Eva Candela López**

I la resta en un altre.

**El vicepresident**

Deu, onze i catorze.

**Eva Candela López**

Sí, repeteixo.

**El vicepresident**

Estem parlant sempre de l'ordre del dia.

**Eva Candela López**

De l'ordre del dia. Sí, d'aquest.

*(Persisteix la remor de veus.)*

**Lluïsa Llop Fernández**

President, perdó, és que nosaltres també necessitem votació separada, però ho tenim amb el guió de l'ordre que ens vau enviar del guió de votació.

**El vicepresident**

Voleu..., sí. Fem recés de tres minuts per mirar que correspongue una cosa amb l'altra.

**Lluïsa Llop Fernàndez**

Endrecem què hem de votar...

**El vicepresident**

Ho dic simplement...

*(Eva García Rodríguez intervé sense fer ús del micròfon.)*

**Lluïsa Llop Fernàndez**

Això no es va enviar?

**El vicepresident**

Sí, però hi ha algun grup que ha agafat de referència l'agrupació aquesta. Per no embolicar, perquè no hi hagi confusions que després... *(Persisteix la remor de veus.)*  
De l'ordre del dia. *(Remor de veus.)* Lluïsa Llop, és a dir...

**Lluïsa Llop Fernàndez**

Ens hauríeu de donar dos minuts per quadrar, és a dir, si votem amb l'ordre del dia, quadrar una cosa amb l'altra.

**El vicepresident**

Fem dos minuts de recés, que n'estalviarem deu.

**Lluïsa Llop Fernàndez**

Correcte.

**El vicepresident**

Us sembla? Dos minutets i aclarim això. *(Forta remor de veus.)*

*(Pausa llarga.)*

Fitxer 2

**El vicepresident**

Diputada Llop, comentem si hi ha alguna substitució no comunicada al principi de la comissió?

**Lluïsa Llop Fernández**

Sí, senyor president. Per part d'Esquerra Republicana, en aquests primers..., primer punt, bé, el segon punt, ens acompanyarà la diputada Tània Verge.

**El vicepresident**

Perfecte. *(Rialles.)*

Fitxer 3

Bé, per tant comencem la votació de les audiències. Estem tots atents i atentes, que no hi hagi cap error.

Comencem amb els blocs. *(Andrés Bello Sanz demana per parlar.)* Sí, diputat Bello...

**Andrés Bello Sanz**

*(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de l'orador.)* Pero siguiendo el orden del día, yo pido votación separada de los puntos 1.3, 1.4, 1.14 y 1.19. No sé al final que vamos a votar, pero.

**El vicepresident**

3, 4, 14 i 19, d'acord. *(Forta remor de veus.)* Què preferixes, que comencem primer en los blocs estos? *(Veus de fons.)* Doncs, us sembla que comencem votant els blocs..., començarem votant los punts que ara plantejava el Grup Parlamentari de VOX de votar per separat, 1.3, 1.4, 1.14 i 1.19... *(Remor de veus.)* Separat, sí, perdó.

**Salvador Vergés i Tejero**

Perdoneu, una consulta. Per explicar el posicionament de vot s'ha de fer prèviament a la votació o es pot fer després? *(Remor de veus.)* Després, perfecte, merci.

**El vicepresident**

Per tant, continuem.

**Andrés Bello Sanz**

¿Seguimos el orden del día o...?

**El vicepresident**

L'ordre del dia. *(Andrés Bello Sanz intervé sense fer ús del micròfon.)* Perdó? *(Andrés Bello Sanz intervé sense fer ús del micròfon.)* No, agafem com a referència l'ordre del dia perquè no tothom disposava d'aquell document en temps i forma.

Comencem votacions.

Per tant, si no m'equivoco passariem al punt número 3 i el punt número 4. Sí? *(Veus de fons.)*, 19? *(Remor de veus.)* 3, 4 i el 19.

Sí, punt 3 i punt 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedaria aprovat en 16 vots a favor, del Partit Popular, de la CUP, d'Esquerra Republicana, Junts per Catalunya i del Partit Socialista i Units per Avançar, i 1 vot en contra del Grup Parlamentari de VOX.

Ara passariem als punts 10, 11 i 18. No? 14 a part, no? *(Forta remor de veus.)*

Sí, que és el..., que ho ha demanat el Partit Popular de votar-los...

**Àngels Esteller Ruedas**

Sí, també el 14 hem demanat.

**El vicepresident**

Sí.

**Àngels Esteller Ruedas**

10, 11, 14 i 18.

**El vicepresident**

El 14 també ha demanat..., és a dir, fem 10, 11 i 18 i després farem el 14 que vol..., però per separat.

Per tant, passem a votació dels punts 10, 11 i 18.

Vots en contra?

Partit Popular, dos vots en contra.

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedaria aprovat amb els vots a favor dels Comuns, de VOX, del Partit Socialista i Units per Avançar, Junts per Catalunya, Esquerra Republicana i la CUP, i 2 vots en contra del Partit Popular, 15 a favor i 2 en contra, exacte.

Ara passaríem a votació, fem lo 14, no, ara? *(Veus de fons.)* Del punt 14.

Vots en contra?

Partit Popular i VOX

Abstencions?

Vots a favor?

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

Per tant, serien 14 vots a favor i 3 en contra. Per tant, s'aprovaria l'audiència.

Passem al bloc, què fem, d'1 a 17, el 19... *(Remor de veus.)* 19, VOX ha demanat de fer-ho per separat. Per tant, faríem d'1 a 17, 23, 24, 29, 31, 33, 41 i 45, sí? *(Fora remor de veus.)*

**Glòria Freixa i Vilardell**

De l'1 al 17 i després el 23, el 21, no? *(Veus de fons.)*

**El vicepresident**

No, perquè la CUP l'ha demanat per separat, sí?

**Glòria Freixa i Vilardell**

El 23?

**El vicepresident**

Per tant faríem de l'1 al 17, perquè el 18 ja l'ham votat i el 19 se demana votació per separat.

Per tant, de l'1 al 17, el 23, el 24, el 29, el 31, el 33, el 41 i el 45. Sí? (*Andrés Bello Sanz intervé sense fer ús del micròfon.*) Perdó? (*Forta remor de veus.*) Sí, sí, clar, clar. No, no, bona punta.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

S'aproven per unanimitat.

Passem a votar el 21 i el 40, que el Grup Parlamentari de la CUP havia demanat votació per separat. Per tant, punt 21 i punt 40 es voten ara.

**Lluís Mijoler Martínez**

No, jo 21 per una banda i 40 per una altra, si us plau.

**El vicepresident**

Se vota el punt 1.21.

Vots en contra? De la CUP.

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queda aprovat, amb 1 vot en contra la CUP i 16 vots a favor de la resta de grups.

I ara passem a votació el punt número 40.

Vots en contra?

CUP i Comuns, 2 vots en contra.

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, la resta de..., vots a favor, Partit Socialista, VOX, Partit Popular, Esquerra Republicana i Junts, que són 14 vots a favor, 15 vots a favor i 2 en contra.

I ara què mos queda aquí? (*Remor de veus.*)

Molt bé, i ara ja procedim a votar tota la resta de punts que no ham incorporat.

Sí, diputat Bello? (*Andrés Bello Sanz intervé sense fer ús del micròfon. Forta remor de veus.*) Sí, ha quedat..., és cert, cert. (*Remor de veus.*) Crec que no, 19 té raó, diputat Bello, no s'ha votat. (*Persisteix la remor de veus.*) Està bé tindre l'assessorament en continu dels companys diputats i diputades.

Procedim a votació del punt 1.19.

Vots en contra?

Del Partit Popular i VOX, 3 vots en contra.

Abstencions?

Vots a favor?

Comuns, Partit Socialista i Units per Avançar, la CUP, Esquerra Republicana i Junts per Catalunya, per tant, 14 vots a favor, 3 en contra, per tant, s'aprova.

Ara sí, si no hi ha cap objecció, diputada Llop, digui...

**Lluïsa Llop Fernández**

Perdó, demanaríem la votació, abans de fer tot el bloc que queda, de l'1.20, perquè, de fet, per una qüestió de coherència, perquè, malgrat que és una persona concreta, és Foment del Treball també alhora.

**El vicepresident**

D'acord, doncs passem a..., per tant, anem a votar lo punt 1.20.

Vots en contra?

De la CUP.

Abstencions?

Vots a favor?

De..., (*Forta remor de veus.*)

No, no l'havíem votat, no. (*Persisteix la remor de veus.*) No l'havíem votat. Havíem votat...

**Lluís Mijoler Martínez**

Doncs el 20, jo voto en contra.

**El vicepresident**

Espera't, espera't, repetim la votació, eh?

De l'1.20, que no l'havíem votat, eh?

Vots en contra?

La CUP i els Comuns, 2 vots en contra..., sí.

Abstencions?

Vots a favor?

Partit Popular, Esquerra Republicana, Junts per Catalunya i Socialistes Units per Avançar. Per tant, queda aprovat amb 15 vots a favor i 2 en contra.

I ara sí, si no hi ha cap objecció, passem a votar la resta de punts que no ham votat per separat.

Vots en contra?

(*Remor de veus.*) Sí. Estàs per a nota, ara.

Passaríem a votació, ara passaríem a votació lo punt 22, lo 25, lo 26, lo 27, lo 28, lo 30, lo 32, lo 34, lo 35, lo 36, lo 37, lo 38, lo 39, 42, 43 i 44. No sé quan acaben..., 46, 47 fins al final. De 46 fins al final, sí? (*Remor de veus.*) Exacte. I s'havia retirat, exacte, disculpeu, el punt 35. Sí? (*Remor de veus.*)

Sí, tots. Tots els que no ham votat ja, sí? Companys, diputats i diputades, estan preparats per votar esta sèrie de punts?

Vots en contra?

Partit Socialista i Units per Avançar, els Comuns, la CUP i Esquerra Republicana.

Abstencions?

Vots a favor?

Partit Popular i Junts per Catalunya i VOX.

Per tant..., 7 a favor i 10 en contra, per tant, no s'aproven estos punts. En principi, dixem lo punt número 1. Seguim amb l'ordre del dia, passem... *(Salvador Vergés i Tejero demana per parlar.)*

**Salvador Vergés i Tejero**

No, demanem...

**El vicepresident**

Ah, sí, disculpa, diputat Vergés.

**Salvador Vergés i Tejero**

Volem fer posicionament de vot, el farà la diputada Gloria Freixa.

Gràcies.

**El vicepresident**

Diputada, quan vulgueu.

**Glòria Freixa i Vilardell**

Sí, vicepresident. Gràcies per la paraula. Bé, jo només manifestar aquí que és una llei molt important pel país, perquè estem debatent sobre habitatge i urbanisme, que és una de les coses que més preocupen els ciutadans.

Ens hem queixat reiteradament des de Junts per Catalunya que normalment s'està legislant darrerament amb aquests decrets sense escoltar tots els sectors, però volem posar avui de manifest que hi ha hagut un acord del tripartit, abans de començar aquesta sessió, on s'han deixat fora tots els compareixents que ha presentat Junts per Catalunya, però, sobretot, quan parlem d'una llei d'urbanisme, creiem que és especialment greu haver deixat fora el Consell d'Arquitectes Tècnics de Catalunya, els contractistes d'obres de Catalunya, els enginyers industrials de Catalunya, l'Associació de Promotors de Catalunya, càtedres d'habitatge i el Col·legi d'Advocats de Catalunya, entre d'altres.

I, per tant, lamentem profundament que el Govern Illa, que diu que és el Govern de tots, quan ens porta una llei a debatre aquí fa fora tots aquells sectors que són

rellevants, molt rellevants per aquesta llei, i que es neguen a escoltar. Creiem que això no hauria de tornar a passar i nosaltres ens pensarem seriosament la nostra participació en aquesta comissió absolutament a part.

**El vicepresident**

Gràcies, diputada Freixa. Alguna consideració, diputats..., Esteller...

**Àngels Esteller Ruedas**

Sí, moltes gràcies. El Grup Popular havia vingut a aquesta votació de compareixents amb la voluntat de votar tothom per escoltar tothom, però el que hem vist és que hi ha un acord del tripartit, de l'esquerra radical, que només vol escoltar els seus. Governa a cop de decret i les lleis també les fa a cop de només escoltar els seus, deixant una part de la societat fora.

Per tant, les seves lleis són sectàries i no tenen en compte la pluralitat de les persones que estan afectades. I vull deixar constància d'aquest fet, perquè el Grup Popular també valorarem la conveniència de seguir en aquesta ponència, perquè si ja tenen el decret llei acordat, les ponències acordades per escoltar només el que ells volen sentir i acabar la tramitació de la llei amb l'acord que ja té el tripartit fet, el Grup Popular valorarà el fet de participar.

Nosaltres volíem participar per introduir en aquest decret llei totes aquelles modificacions que considerem necessàries per mantenir un equilibri, però veiem que el Govern, en aquest cas en línia amb l'extrema esquerra, assumeix les seves tesis i no vol ni tan sols escoltar ningú, perquè segurament voldrà veure com no es replanteja ningú la seva autoritat, no?

Aquest és el motiu pel qual el Grup Popular mostra aquesta disconformitat.

Gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies. Gràcies, diputada Esteller. Diputada Candela.

**Eva Candela López**

Gràcies, vicepresident. Lamentar que des de Junts per Catalunya i el Partit Popular entenguin aquesta qüestió d'aquesta manera, perquè sí, perquè nosaltres hem

acceptat, hem votat a favor d'algunes de les compareixences que han proposat. El que nosaltres hem intentat és reduir tot el que podíem les compareixences, perquè la tramitació d'aquest projecte de llei és per urgència extraordinària. Llavors pensem que estan representats, perquè s'han mirat minuciosament tots els sectors. I discrepem, per exemple, del Col·legi, que deia, el Col·legi d'Arquitectes Tècnics, que està com en dues vegades, i el col·legi hi són, el Col·legi d'Arquitectes Tècnics, i el Col·legi d'Arquitectes.

I hi ha certs sectors de les patronals de la construcció,...

Fitxer 4

que estan sota el paraigua de l'Associació de Promotors i de Foment, que sí que han estat inclosos en les compareixences.

Gràcies.

*(Glòria Freixa i Vilardell demana per parlar.)*

**Glòria Freixa i Vilardell**

Vicepresident, per al·lusions..., bé, per..., només una matisació.

**El vicepresident**

Només recordo que estem en explicació de vot, eh?, ho dic perquè conste.

**Glòria Freixa i Vilardell**

Sí, no, però jo voldria aclarir, perquè crec que els ciutadans ho han de saber, que si hi ha urgència extraordinària, hi ha d'haver un compromís d'aquesta comissió i dels diputats aquí presents, a treballar més hores i més dies en aquesta ponència, i no a reduir la gent que pot escoltar la ciutadania. Per tant, si ja tenen el text acordat, podríem deixar la ponència, porten el text que tenen acordat entre els tres partits i el voten, i nosaltres no cal que perdem el temps.

**El vicepresident**

Disculpeu, ja no estem clarament en explicació de vot. Ara ja entrariem en un debat que no és procedent. Sí que queda algun grup parlamentari, diputada Llop? I després votem això...

**Lluïsa Llop Fernández**

Per part d'Esquerra Republicana hem fet, com fem sempre, una votació pensant en els diferents, o sigui, totes les coses són multifactorials, i per tant nosaltres entenem que aquesta és una tramitació que evidentment, com diu la diputada Freixa, hi posarem totes les hores necessàries perquè avanci, perquè entenem que és una regulació important i que les modificacions que s'han d'introduir, el que han de fer és afavorir l'accés de la gent a l'habitatge, que creiem que és el principal problema que detecten els ciutadans,

I en funció d'això, hem votat el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i en tot cas, desmentir el fet de, no s'ha votat cap proposta que venia per part de Junts o per part del Partit Popular, per exemple, que són els dos que ho han verbalitzat, perquè només que qualsevol faci l'anàlisi de què hem votat, ja veurà que sí, que hi havia propostes d'aquests dos grups parlamentaris als que hem donat suport.

Per tant, entenem que és una ponència de llei important, i que ens semblaria molt estrany que no hi poguessin participar tots els grups.

Gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputada. Diputat Mijoler.

**Lluís Mijoler Martínez**

No, jo només per manifestar que no entenc que s'esquincin les vestidures alguns grups, no passa res, hi ha compareixences que es voten i compareixences que no. També es va vetar la compareixença dels bisbes catalans a la Comissió de Pederàstia per part de Junts i PSC, per exemple, o a la Comissió d'Estudi de Fons Votador, la Lucía Martín, regidora d'Habitatge de Barcelona, també se la va vetar perquè es va decidir, alguns grups van decidir que no corresponia, i en altres comissions hem votat compareixences a favor i d'altres en contra, i això també és el

bo de la democràcia, i cadascú considera o no considera què pot aportar o no pot aportar per millorar.

No oblidem, un decret que ja ve pactat d'anterior, i que per tant té tot el sentit que es vulgui alleugerir, que es vulgui escoltar aquells que poden aportar, en funció del que considera un grup o del que considera qualsevol altre. Jo, honestament, no li donaria més importància, tots ens hem vetat alguna vegada, i tornarà a passar, sens dubte, més endavant.

### **El vicepresident**

Gràcies, diputat Mijoler. Diputada Esteller.

### **Àngels Esteller Ruedas**

Sí, és que vull dir que el 90 per cent dels habitatges els tenen els propietaris privats, i hem vetat que compareguin en aquesta comissió. Llavors ja em diran de quins habitatges estarem parlant en aquesta comissió, ja em diran amb qui. O sigui, els propietaris privats han quedat exclosos, que són els que tenen el 90 per cent dels habitatges que vostès volen utilitzar per garantir el dret a l'habitatge, i els han eliminat de les compareixences, no els volen escoltar. Volen dir el que han de fer amb els seus habitatges, però no volen escoltar què necessiten ells per posar els seus habitatges a lloguer. Això és un exemple de pluralitat, i d'escoltar tothom?

Els que tenen el 90 per cent dels habitatges que vostès han de col·locar?

### **El vicepresident**

Disculpeu, diputada Esteller, és que..., disculpeu, però és que entrem en un debat que vostès saben millor que jo que no és procedent en este punt.

Per tant, si els sembla, tanquem debat, perquè jo crec que tots los grups parlamentaris han pres posicions absolutament legítimes, i per tant, d'això es tracta.

Passem al segon punt de l'hora del dia, anem a buscar, trenta segons, dic trenta segons perquè esta comissió, som experts en dilatar-la, per tant, en trenta segons intentarem tindre aquí la presidenta de la Cambra de Comerç de Manresa i el president de Pimec de Catalunya Central.

*(Pausa llarga.)*

## **El vicepresident**

Bé, bon dia. Reprenem la comissió amb el segon i tercer punts de l'hora del dia.

### **Compareixences**

357-00495/15 i 357-00496/15

Sí que abans de..., donar la benvinguda als compareixents, també donar la benvinguda a totes les persones que els acompanyeu, alcalde, president del Consell Comarcal, l'honorable Laura Vilagrà i la resta de regidors i companys i companyes que els acompanyeu, i molt especialment donar la benvinguda al senyor Esteve Pintó, com a president de Pimec Catalunya Central, i a la senyora Sílvia Gratacòs, també com a presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa, benvinguts a aquesta comissió.

Avui, també recordo, per acord també amb els diferents portaveus dels grups parlamentaris, avui fem un format un pèl diferent al que estem habituats a la comissió. Faríem una compareixença conjunta, dos compareixents, quinze minuts cada compareixent, els faríem a continuació un de l'altre, i llavors disposaríem de set minuts per grup parlamentari.

I aquí avui testem una fórmula nova, que és per intentar aportar una mica més de dinamisme al que seria la pròpia compareixença, llavors aquestos set minuts per grup parlamentari mirarem que puguin ser, primera intervenció del grup parlamentari, que puguin formular preguntes als compareixents, i sent-ne conscients que les respostes restaran als set minuts que computa de cada grup parlamentari, per tant seran set minuts a repartir entre el grup parlamentari i les respostes dels compareixents.

Per tant, sí que demanaré una obvietat, que és que les respostes, per tal que pugue ser més dinàmic, puguin ser el més concises possible, si em permeten la llibertat de demanar-los-ho, aquesta concisió.

Dit això, per tant, comencem la primera compareixença del senyor Esteve i Bascompte, com a president de Pimec Catalunya Central. Senyor Pintó, quan vulgue.

**Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

Gràcies, bon dia. Senyores i senyors diputats, de fet nosaltres trigarem menys d'un quart d'hora cada un, perquè el que volem és que hi hagi debat, i aquest format celebrem que sigui, perquè els de territori entenem més aquest debat que el protocol·lari pur i dur, no? De fet, avui nosaltres aquí compareixem com a Plataforma pel Desdoblament de la C-55. Com a Pimec formem part activa, també amb la Cambra de Comerç de Manresa, la Plataforma No Més Morts, Xarxa7 i la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa, amb també setanta entitats, entre elles col·lectius com gremis i col·legis professionals i sindicats, etcètera, i empreses del territori.

De fet, aquesta compareixença d'avui complementa la compareixença que vam tenir el 30 d'abril, on ens hem dividit en dos grups, que hi havia Xarxa7 i la Plataforma No Més Morts, i per tant, si hi éreu, ja sabeu una mica com va i per on van els trets, no?

De fet, també dir-vos que aquest moviment neix arran d'una preocupació que, sobretot com a Cambra de Comerç i Pimec entomem dels empresaris nostres, cada vegada que ens reunim amb ells, i a part que nosaltres ho patim com a empresaris també, d'una carretera que no deixa de ser, no només, i és el més important per descomptat, és la sinistralitat, els morts i els ferits, això punt número 1, però sobretot el tema també que ens porta aquest embús, aquest creixement econòmic que tenim afectat per aquesta falta de mobilitat. Si fiquem un context d'altres maneres de transport, veureu que també no estem per fer gaires alternatives, no?

Bé, la sinistralitat. És una sinistralitat, nosaltres en diem que insuportable. Des del 95 fins al 2022, la C-55 ha provocat dos-cents tres morts, vuit-cents disset ferits molt greus, 5.493 ferits lleus i 2.779 accidents amb víctimes. Tan sols el 2023 hi va haver un mort i deu ferits greus, i cent seixanta-sis de lleus, i el 2024 portem ja dos morts, i un munt d'accidentats. Aquestes dades, que són tretes de la plataforma No Més Morts, perquè són els que ja fa catorze anys que estan comptabilitzant, i la seva

preocupació és aquest tema, el tema persones, no pas el tema empresarial, i per tant representa que nosaltres ens hem adherit a aquesta plataforma,...

Fitxer 5

amb la seva, que és la primera que va començar tota aquesta reivindicació de millorar aquesta via, no?

Per què passa tot això? Passa perquè té una sobrecàrrega de trànsit, una sobrecàrrega de trànsit que ve amb un volum diari de vehicles que va des de 25.000, entre els trams menys intensius, fins a 33.000 entre Castellbell i Monistrol, i més de 45.000 vehicles entre Manresa i Castellsalí. La Unió Europea recomana que el desdoblament es faci a partir quan se superen els quinze, vint mil cotxes dia. Estem més que doblant aquesta quantitat, no? Això ens provoca, doncs, que realment aquesta sinistralitat, aquesta, diguem, pèrdua de temps dintre d'una carretera que és cabdal per nosaltres, no?

Bé, nosaltres en diem negligència política, i no focalitzaré sobre cap partit, és un tema de fa més de dues dècades, quasi de vint-i-cinc anys, que cap partit ha entomat aquest tema seriosament, tot i que sí que hi van haver promeses, hi van haver estudis, hi van haver propostes, que mai se van portar a terme. Sí que és veritat que aquesta carretera estava, com deïem, en mans només de la política, i al territori només ens rebíem les conseqüències de no fer-ho. És ara que ens hem ajuntat el territori, posant blanc sobre negre el tema, doncs, de tot el que està passant allà, per fer una pressió, podríem dir així, una pressió, doncs, a la banda política, perquè una promesa antiga, entomada, doncs, que es faci real, i no anem avançant en el temps amb propostes dilatadores.

Bé, per què creix..., la plataforma neix, de que, com us explicava, que veiem que no es tira endavant aquesta carretera, aquest desdoblament que demanem, i, per tant, últimament veiem que les coses anaven per un 2+1, que sabeu que és una carretera, que hi ha trams on s'avança, en un sentit i en l'altre, alternativament. Aquesta carretera, entenem que no és la solució al trànsit, perquè el 2+1 provoca, d'entrada, quan avances, sobrepassar el límit de velocitat, perquè vas deu minuts darrere d'un vehicle, i, per tant, augmenta la sinistralitat.

I també que, quan hi ha densitat alta, com coneixeu vosaltres, usuaris de carreteres com jo, que es posen cons per evitar aquest segon carril d'avançament, quan hi ha molt trànsit, perquè, sinó, el coll d'ampolla que provoca és pitjor que portar una velocitat petita i contínua. En portar alta velocitat, ja sabeu, s'estreny i això es col·lapsa. I ja tenim col·lapses no només el cap de setmana, tenim col·lapses dia a dia, perquè hi ha una activitat, no només, vaja, no és una activitat, podríem dir, lúdica o de turisme, sinó que és una activitat industrial, de mobilitat de les mercaderies i de les persones que ocupen les empreses, no?

El desdoblament reduiria els retards logístics, milloraria la mobilitat laboral i atrauria inversions, enfortint les economies locals del Bages, d'Osona, de l'Anoia, del Berguedà i del Moianès, i la seva connexió amb el Bages Sud i el Bages Llobregat.

Nosaltres comptabilitzem això en pèrdues econòmiques. Són pèrdues econòmiques difícils de comptabilitzar, però quan els nostres treballadors estan a la carretera i les mercaderies estan encallades, això ens treu competitivitat. I, a més, quan volem adquirir persones de fora de la comarca, perquè la nostra comarca està creixent, està creixent molt, o bastant, algunes vegades, per sobre del general de Catalunya, està geoestratègicament ben posada, tenim sòl, i, per tant, tenim indústries molt potents que estan internacionalitzades algunes. Llavors, aquesta falta de professionals ha de vindre de les comarques de fora, provocant que aquesta arribada de persones, al final, deixi de ser atractiu venir a treballar amb nosaltres, i, per tant, estem copsats en el creixement. Perdó, que em dieu que no em sentiu gaire bé.

Bé, aquesta carretera dona vida a més de cent polígons d'activitat, que han de continuar creixent, com us deia. Totes estan creixent, implantant-se noves empreses i les que hi ha, fent-se més grans. Alineats amb l'objectiu del Pacte per la Indústria, per industrialitzar Catalunya, fins que representi un 30 per cent del PIB. Quan parlem de Catalunya, no parlem d'una part de Catalunya, parlem de tota Catalunya. Per tant, si hi ha un pacte d'industrialització, hem de parlar també de la Catalunya Central, que, com sabeu, Catalunya Central és industrial, molt més, el doble, de la mitjana catalana.

Si la mitjana catalana té un 8 per cent del PIB en indústria productiva, al Bages, concretament, tenim un 16 per cent en indústria productiva. Per tant, som indústria, territori bàsicament industrial. Cal recordar que Catalunya està feta amb un 90 per cent de pimes i mitjanes, que algunes estan ubicades al voltant de la C-55, i que no tenen connexió amb vies ferroviàries, que no tocarem aquest tema, que seria per un altre debat.

Els treballadors d'aquestes empreses, com us deia, no tenen alternatives gaire sovint per poder vindre a treballar amb nosaltres. Nosaltres creiem que hi ha una desigualtat inversora al nostre territori. Catalunya, evidentment, ha de ser connectada, ha de ser competitiva i, per tant, ben vingudes siguin totes les infraestructures. I, com sabeu, aquesta distribució d'inversions per infraestructures no s'ha redistribuït per igualtat a través del territori. Nosaltres en patim les conseqüències, d'aquesta falta d'inversió.

Darrerament hem vist com algunes inversions d'infraestructures viàries o s'han aturat, com el desdoblament de la C-16, pel pas de Cercs, que era un 2+1, també està aturada, 100 milions d'euros de carreteres pel Bages Anoia, el rescat després de la pandèmia de la C-25, i el peatge a l'ombra que portem a la C-16, que dit així, portem fent proves de desviar trànsit i millorar la mobilitat, en aquest sentit, ja sumem una quantitat de 500 milions d'euros, que són més del doble del que costaria fer aquests dotze quilòmetres que demanem des de Castellbell i el Vilar fins a Manresa.

Per al Bages, gairebé res, totes aquestes coses estan fora del Bages. Si volem un país connectat, si volem un país competitiu, hem de començar a pensar també en les necessitats d'interès general, com us explicava, que la nostra carretera ja portem més de vint-i-cinc anys amb aquest problema. Jo ja ho deixo aquí. Ara la Sílvia complementarà potser part de la meva..., d'aquest tema, i després, jo em sembla que no he esgotat el temps, millor, i així tindrem més temps per debatre després. Endavant, Sílvia.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

Primer de tot, moltes gràcies per deixar-nos aquests minuts per comparèixer davant de vosaltres. Us ho agraïm des de Pimec i des de la Cambra. Vam participar com a

oients el dia 30 d'abril, quan van venir els nostres companys de Xarxa7 i la Plataforma No Més Morts, i per tant, molt important per nosaltres avui poder ser aquí. Jo, per complementar amb l'Esteve, i perquè nosaltres venim des de la part empresarial, i el que deia l'Esteve, les empreses pateixen, i els nostres treballadors pateixen amb aquesta carretera que està diàriament col·lapsada, amb alguns trams, sobretot el que el connecta el Bages Sud.

Hem de recordar que la C55 forma part de la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya, i així s'ha reconegut sempre. Per tant, el Parlament, el novembre del 1998, ja va fer una proposició no de llei, que es va aprovar pels grups d'en aquell moment de Convergència i Unió, el Partit Popular, Esquerra i d'Iniciativa per Catalunya i PSC, que instava el Govern a aquest desdoblament de la C-55. Des del 2007 fins al 2015 es va fer un estudi informatiu, una declaració d'impacte ambiental, tres projectes constructius de diferents trams, que van quedar en res, quan el 2015 es van posar en un calaix.

Per tant, des d'aleshores, va encara prendre més força, a través de la Taula de Territori i Sostenibilitat, que hi formem part, tant Pimec com la Cambra de Comerç, aquesta reivindicació constant per aquest desdoblament de la C-55. Sabem que la C-55 ens dona connexió a Bages Llobregat, al port i a l'aeroport, però també té una clara vocació, una vocació intracomarcal, és a dir, tot el Bages Sud, per connectar-se amb el Pla de Bages, amb tota la mobilitat que això suposa.

Només des de Monistrol de Montserrat fins a Manresa hem comptabilitzat cinc-cents cinquanta-set empreses. Això només és el tram sud del Bages. Per una mitjana de deu, dotze treballadors, estem parlant d'una mobilitat obligada diàriament de sis mil treballadors, només en aquest tram, ja no parlem dels que van al Pla de Bages o dels que s'han de mobilitzar des de la capital del Bages fins a Barcelona o el transport públic, que els autobusos també van pel mateix tram. Per tant, hem de reivindicar també, a part d'aquest desdoblament per aquesta mobilitat obligada, aquesta vocació intracomarcal que té aquesta carretera.

Us aportaré algunes dades, perquè crec que és el que ens toca a nosaltres. Si jo sóc una usuària de la C-55 i arribo diàriament tard a la feina i de la feina a casa, per temes relacionats amb aquesta carretera, que és un recorregut habitual que solc fer,

si faig des de Martorell a Manresa, per posar un exemple, el temps que puc perdre diàriament són quinze minuts. Si ho extrapolem a números, això vol dir que setmanalment un treballador perd una hora i vint-i-cinc minuts, que 24,60 euros, que és l'última dada de l'Idescat, que publica que és el cost laboral dels treballadors a Catalunya, això vol dir gairebé 31 euros a la setmana.

Però si això ho anem multiplicant per les setmanes, pels mesos, fins arribar als trenta mil vehicles, ja no hem posat trenta-cinc mil, ni quaranta mil, els trenta mil vehicles que passen diàriament allà, això vol dir que les hores perdudes per any de treball són 1.650.000, però en euros són 40.590.000 euros l'any, que es perden els treballadors i les treballadores, només per una retenció de quinze. Si a més a més hi posem els camions, perquè també hem de pensar que hi ha trànsit pesat, i una part també d'aquesta congestió ve per aquesta mobilitat del trànsit pesat, i que representa el 15 per cent de la mobilitat que hi ha a la C-55, doncs hem de pensar que això, també per quinze minuts, són 5.400 o 5.500 camions que passen cada dia per allà, això també són 345.000 hores de transport any, que es perden amb aquesta aturada en diferents trams, per quinze minuts.

Si parléssim ja d'emissions mediambientals, i sabem que un cotxe emet aproximadament cent quatre grams de CO<sub>2</sub> per quilòmetre i per passatger, vol dir que si nosaltres considerem que la congestió afegeix cinc quilòmetres de circulació lenta, al cap de l'any, també multiplicant per totes aquestes magnituds, estem emetent d'excés 3.432.000 quilos de CO<sub>2</sub> l'any a l'atmosfera, només amb aquestes retencions, amb aquesta circulació més lenta que fem en aquest tram.

Per tant, crec que tot això és important, són dades que hem tret nosaltres, són dades que les hem cuinat entre Pimec i la Cambra, però que és important tenir-les, perquè a vegades un dels motius que se'ns ha al·legat des del 2015 són problemes econòmics per fer aquest desdoblament, i nosaltres diem, bé, també n'hi ha de problemes econòmics que estan ocults i que ja haguessin justificat aquest desdoblament.

També moltes vegades se'ns diu que ara amb la B-40 i la combinació amb la C-16, això seria una alternativa per aquesta descongestió de la C-55. No diem que no sigui una solució, però que també és ineficient. Suposa aquesta desviació, aquesta

combinació C-16 i B-40 suposa un 50 per cent més de trajecte, perquè el trajecte no és igual, el trajecte que va a la C-55 segueix la línia del riu i és un trajecte molt pla, amb poca pendent. La C-16 i la B-40 tenen una orografia diferent, per tant és un 50 per cent més de distància, un 50 per cent més de consum i un 50 per cent més de costos. També hi podríem afegir les emissions, que van totes al darrere.

Jo..., nosaltres creiem que el desdoblament aquest, que és aquest que demanem a l'Esteve, la primera fase que demanem, aportaria molts beneficis econòmics i mediambientals, que seria una inversió necessària pel benestar dels usuaris i pel desenvolupament sostenible de la nostra regió. Ho ha dit l'Esteve. Tenim més de cent polígons, cent polígons amb les seves empreses, moltes són petites i mitjanes empreses, els treballadors de les petites i mitjanes empreses no poden anar de cap més manera a treballar que no sigui amb el seu vehicle privat, encara que el comparteixin és igual, però no hi ha cap més manera de poder-hi anar, per tant també hem de pensar en aquests usuaris.

I el que volem és que les empreses del nostre territori creixin, creixin i siguem atractius per més empreses. I per un altre tema molt important, que aquí segur que us n'ha vingut a parlar tothom, els gremis, les patronals, tot el tema del talent. Nosaltres no ens podem permetre que la C-55 sigui un fre per atreure talent cap a la nostra comarca. Per tant, a través d'aquesta Plataforma del Desdoblament de la C-55 que vam crear, que hem creat amb molta gent, hi ha seixanta entitats del nostre territori, ben diverses, que s'hi han adherit. Tots els col·legis professionals, liderat pel Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, els gremis professionals, les universitats, les associacions de veïns, el Sindicat de Pagesos, empreses i sindicats, evidentment Xarxa7 i la Plataforma No Més Morts C-55, i d'altres organitzacions civils i empresarials que ens donen suport.

Hem aconseguit un clam unànimе entre els agents del territori, i no ha estat fàcil ni sempre ha estat així, ho ha explicat l'Esteve. Moltes vegades hem confiat en el pes polític de la nostra comarca i no s'ha acabat de desencallar aquest tema. Ara és la societat civil i econòmica els qui ens posem al front. Hem trobat la complicitat també dels partits polítics que hi ha en aquest moment en l'arc parlamentari, i creiem que això també és important i, per tant, sense menystenir totes les altres reivindicacions

que tenim a través de temes ferroviaris, de temes de transport públic, hem de pensar que comarques com el Bages, el Berguedà, el Solsonès, el Moianès i el Vall Llobregat...

Fitxer 6

han de ser i són una zona amb alt impacte econòmic i social per Catalunya.

Per tant, les nostres peticions són fàcils. Que aquest nou estudi que està redactant el Govern de la Generalitat de Catalunya entre el tram de Castellbell i el Vilar sigui per fer una via de 2+2, és a dir, demanem que el Govern amplii el contingut d'aquest estudi entre tot aquest corredor entre Manresa i el túnel de Bogunyà, que donen accés a la C-58, ha de ser un estudi que inclogui el desdoblament complet. Que s'estudiïn, d'aquest desdoblament complet, els dos corredors possibles, el que ja havia previst en els estudis constructius des del 2010, i els possibles nous corredors, que sembla que hi ha d'altres plantejaments.

Per tant, que benvingut sigui l'estudi dels dos traçats. Que dintre d'aquest estudi es proposi la variant de Castellgalí i el nou accés a Sant Vicenç de Castellet, que s'hi inclogui, i que, sobretot, que aquest estudi no alenteixi més aquesta reivindicació històrica, que fa vint-i-cinc anys que està pendent. Per part nostra, des de la plataforma, el que farem és vetllar pel compliment d'aquestes actuacions. Ens posem també deures, exigir al Govern l'execució dels compromisos adquirits, esperem comptar amb la complicitat, i per això ens acompanya avui, que també ho agraïm molt, l'alcalde de Manresa, l'alcalde de la ciutat i la capital del Bages, perquè ens acompanyin en aquesta execució d'aquests compromisos. I segur que continuarem treballant per totes les millors que es puguin fer en aquest tram de la C-55.

I esperem que, ja que el 1974 un alcalde, com va ser l'alcalde Soldevila, va començar, va planificar aquesta C-55, doncs també la puguem combinar amb l'alcalde de la ciutat, que avui ens acompanya, i que bé, esperem que...

I estem oberts a totes les preguntes que ens vulgueu fer.

Moltes gràcies per atendre'ns.

### **El vicepresident**

Gràcies per la capacitat sintètica que han tingut tant el senyor Esteve Pintó i Bascompte, com la senyora Sílvia Gratacòs i González. Ara passaríem, com deia, als diferents grups parlamentaris. Recordo, set minuts, intentaré no intervindre, per tant, que sigui el mateix grup parlamentari amb els compareixents. Recomano que si es fa alguna pregunta, si és alguna cosa en concret, doncs també es digui a qui es fa la pregunta, i sinó, els mateixos compareixents ja, segons el seu criteri, contestaran.

Per tant, comencem amb el Grup Parlamentari de Junts, i té la paraula el diputat Salvador Vergés, quan vulgui.

### **Salvador Vergés i Tejero**

Molt bé, doncs moltes gràcies, vicepresident, i agrair la compareixença al senyor Pintó, de Pimec, i la senyora Gratacós, de la Cambra. També saludar i agrair la presència a l'alcalde de Manresa, el senyor Marc Aloy; i al president del Consell Comarcal, Eloi Hernàndez; el cap de llista de Junts per Catalunya a Manresa, el senyor Ramon Bacardit; i les entitats que avui sou presents, el Col·legi d'Arquitectes, Xarxa7, i Plataforma No Més Morts a la C-55, que ja va compararèixer fa pocs dies, també representeu la Federació Associació de Veïns.

I d'alguna manera faig meves les paraules que deia la senyora Gratacós en el sentit que, realment de vegades aquí debatem altres projectes d'infraestructures, que no tenen aquesta unitat en el territori. Per tant, això el Parlament hem de ser molt conscients que hi ha una demanda que ve d'anys. De fet, la C-55, que ja fa més de vint-i-cinc anys, com heu dit, es va votar per unanimitat que es fes el desdoblament, el 2+2 aquí al Parlament, i resulta que des d'aquesta data, que es va fer fa vint-i-cinc anys, les comarques del Bages, el Berguedà, el Solsonès, han crescut més d'un 30 per cent de població.

Per tant, si en aquell moment ja era necessari, imaginem-nos com no ho ha de ser ara. I des de llavors hi ha hagut multitud d'iniciatives parlamentàries, en les quals els diferents partits polítics s'han anat mostrant a favor. Per tant, si entitats i partits polítics, en principi, hi ha aquesta unitat, no s'entendria per què no això hem de tirar-ho endavant.

Una carretera, la C-55, que provoca constantment retencions, incidències, heu donat dades d'accidents, i per tant, com a Junts per Catalunya, ens posicionem absolutament a favor que hi hagi aquest desdoblament entre Abrera i Manresa. També la problemàtica que hi ha al nord de Manresa, com a mínim el 2+1, que s'ha de fer entre Manresa i Callús. I, de fet, els números en aquest tram de trenta quilòmetres d'Abrera a Manresa ho demostren, eh?, heu parlat de trenta-dos mil vehicles dia de mitjana en puntes, entre Castellgalí i Manresa de quaranta mil, molt per sobre dels vint mil, que serien el llindar màxim que se sol considerar per carreteres de menor capacitat. També crec que no s'ha dit, hi ha un 15 per cent de vehicles pesants, que això és pràcticament el doble del que es considera habitual, i tot plegat acaba afectant uns 16 milions d'usuaris.

Jo us voldria plantejar tres preguntes. De fet, d'una ja l'heu resposta. Però, en tot cas, els trams 2+1, nosaltres així ho considerem i ho heu dit, no són una solució, ni els que s'han fet, ni els que hi ha previstos, i, de fet, no té sentit, perquè els aforaments demostren que els trànsits són realment simètrics. Per tant, no té sentit parlar d'un 2+1. Tot i així, veiem que el Govern, en els estudis que estan redactant en curs, segueix plantejant alternatives 2+1. Jo voldria que us refermés una mica en aquest sentit, de si creieu que té alguna mena de sentit que se segueixin estudiant opcions 2+1, ni que siguin en determinats trams.

I també demanar-vos, que ens consta que la consellera i el seu equip es van comprometre a presentar-vos l'estudi informatiu d'alternatives del tram més afectat abans del 30 de juny. Som ja pràcticament a mitjans de juny, saber si heu tingut alguna notícia al respecte d'aquesta presentació que us han de fer d'aquest estudi informatiu.

Gràcies.

Agrairia respostes breus, perquè tinc més preguntes. Avui és un format nou, com us ha explicat molt bé el vicepresident.

Gràcies.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

Nosaltres, el 2+1, no som tècnics, ni l'Esteve ni jo, per tant, entenem que en un estudi informatiu s'han d'estudiar totes les possibilitats, encara que, evidentment, la plataforma només demana el 2+2, tot i que, a vegades potser no hem donat aquest missatge tan clar. Però ara ja fa temps, a la conselleria li hem manifestat que volem aquest 2+2 fins a la C-58.

Quant al tema de si tenim data perquè ens presentin aquest estudi informatiu, la veritat és que no, i estem a 11 de juny, venen dates complexes, el juliol esperem que no sigui, però sí que es va comprometre des de la conselleria i així es va manifestar, i en algunes notícies, inclús del diari local o intercomarcal, que és el Regió 7, que abans del 30 de juny aquest estudi estaria fet. Esperem rebre notícies en breu, perquè les agendes tampoc són fàcils, ni les de la conselleria ni les nostres pròpies, però confiem que serà així i, per tant..., però a dia d'avui, si la resposta és a dia d'avui, no tenim encara cap data.

#### **Salvador Vergés i Tejero**

Perfecte, també s'agraeix la resposta. Perdó...

#### **Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

Si em permet, només volia afegir que nosaltres, com a plataforma, anàvem fent accions, manifestos, per fer posicionar el Govern a favor de fer el 2+2, i fins que farà uns quatre o cinc mesos, va ser quan la consellera ens va dir, escolta, parem-ho, anem a fer un estudi del 2+1 i 2+2 pels dos costats del riu, per tant, posem sobre la taula la viabilitat d'aquests estudis, per veure què més ens interessa.

També ella va reconèixer, la consellera va reconèixer, que el traspàs cap a la C-16 que esperàvem no es va traspasar els vehicles que s'esperaven, per tant, ja focalitzàvem una mica cap a una solució que enfocava possiblement cap al 2+2, però que es posessin sobre la taula aquests estudis, en aquestes dates que hem parlat, i que estem pendents de rebre'ls, però que bé, amb aquesta nova..., hem vingut aquí perquè vam demanar hora per conscienciar la part política, però estem a l'espera d'aquest estudi.

#### **Salvador Vergés i Tejero**

Perfecte, us agraeixo la resposta. Precisament en aquest sentit del possible traspàs, hi ha qui considera que la C-16, B-40 podria ser una alternativa. Nosaltres clarament el que diem és que és una via complementària, però no alternativa, perquè es resol geogràficament desplaçaments diferents. La C-55 va a l'àrea metropolitana de Barcelona Sud, i en canvi la C-16, en tot cas, pot resoldre un altre tipus de desplaçaments.

I en la línia del que deia vostè, el senyor Pintó, de fet, amb les bonificacions que hi va haver de peatges el 4 de novembre, s'ha vist que hi ha hagut un traspàs només de 2.600 vehicles. Això vol dir que si estem a unes mitjanes de 30-2.000, estem molt lluny de poder arribar als vint mil, que podrien justificar d'alguna manera un 2+1. Per tant, clarament, l'opció és el 2+2.

I en aquest sentit, i sobretot pensant en la competitivitat, en l'afectació econòmica, jo us volia demanar, però ho heu contestat molt bé, la senyora Gratacòs, que igual com Pimec va estudiar, de fet, la Cambra va estudiar que les afectacions de Rodalies representaven cent vint mil jornades de treball perdudes l'any, i Pimec va dir que eren uns 3,2 milions d'euros de productivitat perduda al dia, us volia demanar si teniu aquests números fets. Ja he vist que sí, la senyora Gratacòs ens ha parlat d'aquestes 1.650.000 hores l'any, que acaben representant 40 milions d'euros l'any, només amb el que és viatgers, llavors hi ha tot el trànsit de camions.

Aquests 40 milions d'euros l'any, veig que són cent deu mil, feia els números, cent deu mil euros al dia que es perden de productivitat, per comparar-ho amb Rodalies, que hi ha aquests 3,2 milions. Jo crec que és molt important fer aquests números, traslladar-los, perquè a vegades sembla que parlem de retencions, d'incidències, però si podem donar aquesta traducció amb el que representa realment en termes econòmics –accidents, evidentment, també–, però en termes econòmics, crec que s'agraeix molt per sensibilitzar.

Per tant, aquesta pregunta ja no els hi faria, sí que els hi faria la tercera. Tot això no treu, i nosaltres...

#### **El vicepresident**

Ha d'anar acabant, senyor Vergés.

**Salvador Vergés i Tejero**

Ho defensem, que és que, evidentment, complementàriament a això s'ha de millorar el servei de transport públic, d'autobús, també de ferrocarril.

Ja sé que estem parlant d'un eix que és nord-sud, però els hi preguntaré, aprofitant que els tinc aquí, per un eix que és oest-est, com és l'Eix Transversal Ferroviari, que indirectament, si poguéssim portar mercaderies cap a, per exemple, a una hipotètica estació de mercaderies de Girona, intermodal, també ens podria ajudar. Voldria saber el seu posicionament pel que fa a això, a l'Eix Transversal Ferroviari, com una pregunta annexa, aprofitant que són aquí.

Moltes gràcies.

**El vicepresident**

Jo sí que els ho demanaré, brevetat en la resposta per intentar acotar los temps.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

Evidentment, des del punt de vista del que representem nosaltres, tot el que sigui mobilitat, tant de transport com de mercaderies per vies ferroviàries, benvinguda sigui. El que passa és que no l'entrem en aquest debat, perquè està bé l'eix transversal, però nosaltres tenim una R4, el final de l'R4, i ja no parlaria tampoc de l'eficiència d'aquest recorregut, doncs em sembla que, per no barrejar, però evidentment, tot el que sigui un moviment de mercaderies i de persones per vies ferroviàries seria el més eficient, sí.

**Salvador Vergés i Tejero**

Moltes gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputat Vergés, per l'esforç d'adaptació en este nou format. Passem la paraula al Grup parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, a la diputada Lluïsa Llop, quan vulgui.

**Lluïsa Llop Fernández**

Gràcies, president. Molt bon dia a tots i totes. Agrair la compareixença i les explicacions que ens han donat el senyor Esteve Pintó, president de Pimec a la Catalunya Central i la senyora Sílvia Gratacós, la presidenta de la Cambra Oficial de Comerç. Agrair també al públic que ens acompanya, en especial a l'Eloi Hernández, el president del Consell Comarcal del Bages, el Marc Eloi, alcalde de Manresa, vicepresidenta també, ens fa il·lusió que avui ens acompanyi, la senyora Fina Casals, la portaveu de la plataforma No Més Morts a la C-55, i el senyor Francesc Josep Arcs, president de l'associació Xarxa7.

Com bé deien vostès, i la resta de convidats avui aquí, estem molt acompanyats, com bé deien vostès, aquesta compareixença és la segona part, de fet, d'aquella que vam fer el 30 d'abril, on ja vam poder aprofundir, vam fer les dues compareixences de la plataforma i de Xarxa7. Vam poder després també debatre diverses propostes de resolució, una mica seguim aquell mateix debat i continuem el debat, jo crec que en moltes coses, on tots els grups parlamentaris segurament estaríem molt d'acord en el que vostès ens plantegen. Per tant, avui, amb les seves explicacions aprofundim una mica més, aprofundim també en una part també més econòmica, amb una visió, perquè totes les situacions són polièdriques, i per tant, amb unes explicacions més econòmiques d'aquesta problemàtica, insisteixo, està bé.

En tot cas, jo crec que és evident el tema que les xifres són clares, en especial les xifres d'ús de la carretera, les xifres d'accidentalitat d'aquesta carretera, i entenem que són explícites. Vostès deien, i no me'n puc estar de dir-ho, que en dues dècades de problemàtica d'aquesta situació, cap partit ha entomat seriosament aquesta problemàtica. Home, jo no puc estar-hi més en desacord. Ho dic de memòria, però jo diria que Esquerra Republicana entra a la conselleria de Territori l'octubre del 22, insisteixo, ho dic de memòria, i des de llavors el que es fa és entomar el que hi havia en la conselleria, de l'anterior equip de la conselleria de Junts, aquest 2+1, i el que es pensa és, és cert que hi ha una problemàtica que s'ha d'abordar, i per tant no fem un altre estudi, l'enèsim estudi, sinó comencem a avançar i comencem a fer coses. És veritat que aquest 2+1 en certs trams, nosaltres creiem que sí que ha rebaixat xifres d'accidentalitat, jo crec que això és cert, però és cert que no és la solució de la carretera, per tant jo crec que aquí podríem estar bastant d'acord tots plegats.

Per tant, en paral·lel, què es fa? Doncs obrir també aquest estudi a fer aquest desdoblament més integral de la carretera, en tots aquells trams que es consideri, i això s'engega des de la conselleria, es volia que estigués fet a finals d'any, però evidentment quan hi ha canvis de govern les coses es dilaten. Avui estem fent tots plegats de conillets d'índies en aquest nou format. Una de les preguntes que ja ha fet el diputat que m'ha precedit era què en sabien d'aquest estudi, on està la seva presentació, perquè jo crec que al final la mare dels ous és aquesta, com està aquest estudi de desdoblament, per nosaltres és imprescindible.

També és imprescindible que sigui un traçat que doni resposta al territori, evidentment amb mobilitat, etcètera, i que també sigui sostenible i que sigui respectuós amb el medi ambient, que entenem que hi cap tot. Per tant, una de les preguntes, el que no sé ja si hem d'interlocutar, perquè era què en saben de com està i què n'esperen. Nosaltres esperem això, que abans de final d'any hi hagi el compromís i es pugui veure aquest estudi.

Una altra cosa que entenem que cal complementar, és a dir, no només hem de solucionar una mobilitat privada per carretera, perquè no tot en el país ho resoldrem a les carreteres, sinó que ens cal millorar aquest transport públic. Ho deia la senyora Gratacòs, els treballadors necessiten arribar als seus llocs de treball i a vegades...

#### Fitxer 7

ho fem en els nostres cotxes privats, perquè el transport públic sovint és una missió impossible gairebé. Per tant, també es va engegar tota una feina de millora ferroviària en el Bages, hi ha l'estudi plantejat d'allargar els ferrocarrils fins a Santpedor, que a més millorarà dues connexions dins mateix de Manresa. Estem parlant del Barri de la Parada i del Parc de l'Agulla. Per tant, com valoren aquesta millora en transport?

Què més s'hauria de fer a part del tren? Evidentment un R4 que funcionés, però això (*Veus de fons.*) Correcte, però jo crec que tot conjuga aquí mateix, perquè és evident que si traiem cotxes a la carretera, encara que la desdoblem, és veritat que anirem millor si també podem afavorir el transport públic. Per tant, en aquest àmbit, què demanarien també des de la Cambra i des de Pimec? Què més hauríem de fer

perquè hi hagués un transport públic que acompanyés, deia el company també, Eix Transversal Ferroviari per les mercaderies. Què entenen en aquest àmbit que hauríem de fer?

**Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

Estic totalment d'acord amb el posicionament i que el context de mobilitat és ampli i transversal, englobaria des de l'Eix Ferroviari al ferrocarril, al transport públic per carretera, ho englobaria tot. El que passa és que nosaltres hem focalitzat sobre la C-55, ho ha dit la Sílvia, primera, perquè és l'actuació més ràpida a poder fer de totes, la que sí que soluciona una part de la mobilitat, no tota, i a més a més amb un impacte econòmic relativament petit, si ho poseu en context, estem parlant de 150-200 milions d'euros, segons els estudis.

Per tant, això milloraria molt aquest trosset, estem parlant d'aquest trosset només, no vol dir que s'hagi de millorar, i la Generalitat ho està estudiant, millorar aquesta C-55 que va des d'Olesa fins a Cardona o Solsona, vaja, i hi ha llocs que s'ha de millorar i està en estudi, i ho faran, ens ho han dit, però no veiem clar que es pugués fer també aquest desdoblament i que no passés pel 2+1, com dèiem abans, que seria com un pedaç, i per fases no el volem, perquè seria com dues vegades obres i eternitzar el temps.

Tot això representa que tenim un..., la plataforma va sortir, ja ho he explicat abans, però després de crear la plataforma venen eleccions, i aquí és on nosaltres vam pensar que era una oportunitat per aconseguir aquesta obra, que era parlar amb tots els partits polítics, a veure si haguessin d'optar el Parlament de Catalunya, si arribessin a estar representats al Parlament de Catalunya, amb la seva política l'impulsarien dins d'aquest mandat. I vam tenir el sí de tots els partits polítics. Alguns, com Esquerra, era dir, home, sí, però estudiem-ho, que, per tant, perfecte, ja ens serveix; i altres, com el PSC, que va dir, si jo, o sigui, si estem al Parlament, us garantim que dintre d'aquesta legislatura el farem, aquest desdoblament.

Per tant, representa que hem focalitzat el C-25 com a actuació més ràpida, que no és la més important, potser, però és la més ràpida.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

I en el tema del tram aquest, de Santpedor a Manresa, home, el que dèiem, entre Manresa i Santpedor hi ha una carretera molt estreta i molt petita, que porta molta mobilitat. Només fa falta que un dia vagis a les sis o a les vuit del matí, ja veuràs com va el trànsit, no? I, per tant, si s'aconsegueix que aquest tren dels Ferrocarrils Catalans arribi fins a Santpedor, Santpedor és una població on hi ha polígons molt importants, però estan a prop de la població, sí que podríem, segurament, que una part d'aquests treballadors i treballadores, junt amb un carril bici que s'ha fet fa poc, poder millorar aquesta mobilitat, que no sigui en transport privat.

Per tant, nosaltres completament a favor, a part dels usos que després pugui tenir el cap de setmana o d'acostar persones al centre de Manresa, perquè facin ús de la restauració i vinguin a comprar als nostres comerços. Però, evidentment, que sí que és important que hi pugui haver aquesta mobilitat. En el tema del..., nosaltres el que demanaríem, i ho demanem des de la Taula aquesta que també presidim i que també hi forma part Pimec, de Territori i Sostenibilitat i Infraestructures, un pla ferroviari integral de la comarca seria un document que hauríem de començar a treballar, des de totes les vistes i totes les visions, i amb la participació de tots els partits polítics, i, evidentment, la millora del transport en autobús cap a Barcelona, també.

L'autobús fa servir la C-55, excepte, em sembla, que a primera hora del matí i a última hora de la tarda, que passa per la C-16. Per tant, també es veu posat en aquests embussos constants i en aquests retards constants. Però sí, evidentment, a favor de tot el que sigui millorar la mobilitat a la comarca i entre comarques.

**El vicepresident**

Gràcies.

**Lluïsa Llop Fernàndez**

Deixi'm un segon per tancar, president.

**El vicepresident**

Passem molt, eh?, però...

**Lluïsa Llop Fernàndez**

Molt ràpid, molt ràpid. Res, està molt bé aquest format, però és cert que som més lents i que ens costa, en tot cas, gràcies per les respostes, i a mi em sembla important, és evident, insisteixo, reiterar el compromís d'Esquerra Republicana en aquest desdoblament de la C-55, però que, a més a més, hem d'anar pensant en coses que segurament no són tan ràpides, perquè el ferrocarril no és tan ràpid, però molt més estructurals dins del territori per poder millorar, donar una resposta global a la mobilitat en tot el territori.

I ho deixaria aquí.

### **El vicepresident**

Gràcies, diputada. Sí, a més, és una fórmula que, com veiem, corresponsabilitzem els compareixents amb los diferents grups parlamentaris, perquè mos repartim los set minuts entre tots. Ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller, quan vulgue.

### **Àngels Esteller Ruedas**

Sí, moltes gràcies, senyor president. Vull agrair també la presència de la senyora Gratacòs i el senyor Pintó, així com la Xarxa7 i No Més Morts, que van comparèixer l'altre dia en la comissió, l'alcalde de Manresa i tots els que acompanyen, perquè veritablement ens estan donant una visió global de la C-55, la necessitat del seu desdoblament.

Des del Grup Popular sempre hem donat suport. De fet, hem impulsat propostes. La diputada Dolors Montserrat sempre va estar una gran defensora d'aquest desdoblament i de la necessitat de millorar tot el que és la connexió amb un eix que trobem que és vertebrador i estratègic per Catalunya, tenint en compte el volum d'activitat econòmica que hi ha, i tota la mobilitat que hi ha des del Bages Llobregat fins al Bages i aquesta necessitat d'aquest desdoblament per tal de millorar la connexió.

Des del Grup Popular considerem que les infraestructures són una clau de competitivitat, que és necessari reduir els temps de desplaçament de persones i de mercaderies, perquè el cost d'hores és cost productiu, cost per les empreses. I des d'aquesta visió s'ha comentat l'estudi que nosaltres esperem que s'ampliï, perquè no

podria ser d'una altra manera, ja ho han abordat, però em centraré més en l'impacte econòmic, perquè la senyora Gratacós sí que ens ha detallat i també el senyor Pintó l'efecte que té per l'economia i les empreses, però també amb el número d'hores.

I en aquest sentit voldria saber els costos globals, si tenen una valoració, han fet amb el quart d'hora, però per les empreses el cost global de productivitat i des del punt de vista de subministrament i de logística que pot arribar a tenir, tenen algun volum de quin pot ser aquest cost, com afecta la productivitat i la competitivitat de les empreses? També saber si tenen notícies o informació de si hi ha hagut deslocalitzacions d'empreses per aquest motiu, perquè els costos que els ha suposat aquests col·lapses, han fet que s'hagin traslladat a unes altres àrees de Catalunya o de la resta d'Espanya.

Volem saber també que si tenen identificats els sectors més afectats, si és l'àmbit logístic, distribució, la indústria, els serveis, si tenen identificats aquests sectors. I també en els costos, és veritat que hi ha uns costos d'hora, perquè els treballadors també diuen que és un cost, el temps que triguen, un quart d'hora, però n'hi ha alguns que segurament tindran més d'un quart d'hora, o també de les mercaderies, però després també els costos operatius. Si les empreses, quan suposa aquests costos? Perquè al final veiem com l'impacte de tot aquest col·lapse a la C-55, té uns efectes, i també aquests efectes, quina és la seva dimensió en temps i també en factors de competitivitat.

I acabaré només amb un punt, que és també important respecte a tot el tema de la competitivitat i de les mercaderies, és també si empreses s'han vist obligades a canviar clients o rutes a l'hora de poder, si tenen informació d'aquest sentit o no tenen altra alternativa, o què és el que han hagut de fer moltes de les empreses a l'hora de fer-ho.

Ara acabo aquí.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

No tenim un estudi tan profund, per tant, jo només li puc donar exemples d'empreses de la comarca que ens les han fet arribar, i ho sabem perquè són manifestes. En el tema de la deslocalització, el que han fet algunes empreses és que algunes

estructures més administratives o més de disseny o més tècniques, per la dificultat d'atraure el talent i perquè la C-55 era un peatge que alguns treballadors no volien assumir, inclús posant-hi transport propi de l'empresa, han hagut d'obrir oficines en llocs propers, com són Sant Cugat, que està molt ben comunicat, i podríem parlar en el cas d'Stradivarius, que té una planta d'emmagatzematge i de logística a Cabrianes, i que tota la seva part administrativa va començar allà, i per la dificultat que la gent no els hi volia anar, van haver d'obrir unes oficines a Sant Cugat.

UVE Solutions, que és una empresa manresana i que està molt ben ubicada, que també té ha de tenir una planta –dic Sant Cugat perquè suposo que també té l'eix d'infraestructures i la connectivitat amb Barcelona, que és molt important–, que té una..., la seu central és a Manresa, però té una petita deslocalització a Sant Cugat per atraure també tot el personal tècnic i amb talent.

També podríem parlar d'empreses com Oliva Torras, que en el seu moment estan ubicats i que és una empresa molt important del Bages, però que també una part de la seva producció la fan per allà prop de Rubí.

O temes com d'altres empreses que es dediquen a grans, com es diuen, estructures metàl·liques per a la construcció, que en diuen, que estan ubicats a Sant Vicenç de Castellet perquè és una empresa Sant Vicenç de Castellet, però que té una planta a Lleida i que el cost de transport li surt la meitat de preu enviar un camió des de Lleida que des de Sant Vicenç de Castellet. Per què? Pel temps, per la congestió, per tot. Per tant, diguem-ne, hi ha algunes peces, perquè són grans estructures metàl·liques, no sé si és constructora, bé, es diuen Arqué i són una empresa molt rellevant i que tenen això. Llavors hi ha algunes estructures que ja les han deixat de fer a Sant Vicenç i les fan a Lleida per això, perquè el cost de transport els impacta directament en la mobilitat d'aquesta mercaderia.

Per tant, no tenim aquest estudi a fons, jo li explico el que ens han estat explicant, exemples concrets. I en principi, doncs, és això. No tenim aquest estudi de competitivitat i d'impacte en la productivitat, però tenim aquests exemples. I segurament sortirien més, però ara, com que no venim, no ho tenia preparat, són els que m'han sortit.

**Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

Home, déu n'hi do, Sílvia. No, només volia afegir que les dades que podem posar sobre la taula de les temps que estem a la carretera, de les empreses que han marxat, o no sé què. Això són dades, i les podem transformar en temes econòmics, però el que no tenim manera de poder mesurar és el que faríem i no fem. O sigui, el creixement de les empreses no és un creixement perquè sí, és un creixement perquè o creixes o no ets competitiu.

S'estan jubillant persones, per tant, fa falta, si creixes, portar talent nou. Ha de venir de fora, no en tenim prou allà. Que és endèmic de totes les empreses de tot Catalunya, que falten persones per treballar, això estem d'acord, eh?, estem d'acord en aquest context, però el que ja no volen venir afegeix el problema. I aquesta mesura del que faríem i no fem no es pot mesurar econòmicament, però la patim.

### **Àngels Esteller Ruedas**

Vull agrair la resposta, perquè al final el que estem veient al marge de l'estudi o de les realitats que es produeixen, és que el Govern ha d'analitzar i veure l'impacte que tenen les infraestructures també en la vida de les comarques. I es parla molt que la gent s'ha de localitzar, que no s'ha d'anar a les grans ciutats, però després no es fa res o no es fa tot l'esforç que sigui necessari perquè la gent pugui continuar i que moltes empreses es trobin amb la necessitat de desplaçar-se per trobar treballadors, no? Perquè la gent no vol anar.

Per tant, em penso que aquí també hi ha un treball profund a fer, de veure on volem que estiguin les persones localitzades, i quines són les accions que s'han de fer des de l'àmbit de les infraestructures. I un tema tan important, molt important d'aquestes empreses, que han hagut que buscar o deslocalitzar-se per tenir aquests treballadors. I també veure la necessitat d'aquestes empreses, a l'hora de poder créixer, perquè avui en dia la mida de les empreses, sobretot les pimes, és un factor importantíssim de competitivitat, i cada vegada és molt més necessari que puguin créixer.

Però, clar, els posem tantes dificultats i fins i tot un àmbit logístic, com pot ser que afecti tan directament? Per tant, agraeixo molt les seves respostes i tenint en compte els cent polígons que hi ha, que també es necessiten les connexions a molts dels polígons, que hi ha moltes dificultats, doncs li agraeixo la resposta i penso que és

una consideració i un valor que ens aporten a l'hora de poder tenir en compte aquest desdoblament.

Gràcies.

### **El vicepresident**

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

### **Andrés Bello Sanz**

Muchas gracias, señor vicepresidente. En primer lugar, agradecer a los comparecientes que hayan venido a darnos las explicaciones sobre la necesidad de desdoblar la carretera C55. Ya le adelanto que estamos de acuerdo, que les apoyamos.

El pasado 30 de abril, se ha comentado, ya tuvimos las primeras comparecencias, –que, por cierto, les agradezco nuevamente que hayan vuelto a visitarnos–, de esta plataforma y que nos facilitaron datos realmente preocupantes sobre la...

Fitxer 8

alta accidentalidad de esta carretera, sobre todo, con los datos muy graves de accidentes mortales que ustedes han recalado. También, en aquella comparecencia, nos informaron sobre la necesidad de desdoblar esta carretera para facilitar la competitividad de las empresas, tanto en lo que se refiere a datos de transporte de mercancías, como de las propias personas, los trabajadores.

Ustedes, hoy, efectivamente, como representantes del mundo económico, han centrado su comparecencia, sus explicaciones en estos temas y nos han dado, aunque no tienen exactamente la información que les ha pedido algún otro diputado, datos realmente preocupantes sobre el número de horas perdidas, sobre la conversión de estas horas a dinero, a euros, y, sobre todo, los últimos datos concretos que nos han dado son realmente muy preocupantes, sobre esa pérdida de competitividad y cómo se afronta con esta carencia el futuro económico.

Hemos de confiar en que estas graves carencias i notorias hagan reflexionar al actual Gobierno de la Generalitat, cosa que no ha pasado con los anteriores. Aquí hablamos mucho, pero ha habido partidos que han tenido responsabilidades de gobierno y no han hecho nada, han dejado pasar el tiempo. Esperemos que no ocurra lo mismo con el actual Gobierno y que dé a este proyecto la importancia que realmente merece.

Desde VOX no podemos hacer mucho más, ya conoce nuestra situación, que apoyar sin condiciones su reivindicación de desdoblamiento de la carretera C-55 con un 2+3, y, igual que hicimos el pasado 30 de abril, nos ponemos a su disposición por si consideran que en algún momento podemos serles de ayuda.

Por mi parte, nada más y reitero las gracias por su comparecencia.

#### **El vicepresidente**

Gràcies. Ara és el..., sí, perdó. Els compareixents, alguna... Passem al Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler, quan vulgue.

#### **Lluís Mijoler Martínez**

Gràcies, vicepresident. I, primer de tot, donar-vos les gràcies per la compareixença i ens sumo també a la benvinguda als representants de les institucions, i també de les associacions que ja ens van acompanyar el passat 30 d'abril, especialment amic Marc, benvingut al Parlament. Bé, jo crec que estem, d'alguna forma, repetint algunes de les coses que ja van sortir a les anteriors compareixences del 30 d'abril, però crec que estan sortint coses interessants. Per tant, que el debat val la pena, perquè, sinó, a vegades ens situem en simplificar les coses i crec que, evidentment, tot té una visió més polièdrica que el que de vegades es presenta.

Una realitat, i que ja vaig dir també el passat 30 d'abril, és cert, la situació de la C-55 és insostenible. I ho heu situat, és una via col·lapsada, perillosa, castiga la competitivitat de les empreses, complica la vida, sobretot, també als treballadors i treballadores, i, sobretot, jo crec que també genera frustració i desconfiança en la ciutadania. M'explico, és una mica el símbol d'allò que ha estat la inversió en infraestructures a l'interior del país, i aquesta visió centralista o radial des de

Barcelona i, sobretot, les comunicacions a l'àrea metropolitana, i més enllà de l'àrea metropolitana, sembla que no existeixi absolutament res.

Per tant, aquesta persistència històrica del territori, de reivindicació de la C-55, especialment des de societat civil, com ja s'ha dit, d'alcaldes i alcaldesses, plataformes com No Més Morts a la C-55, situa aquesta necessitat d'actuar, com també el que planteja, la necessitat d'actuar com una prioritat, però per nosaltres també hem de dir que situar-ho com..., o sigui, compartint aquest dèficit històric i entenent la urgència d'aquesta actuació a la C-55. Nosaltres creiem que hem de fer una mínima reflexió, una petita part aturada, i no seguir fent servir receptes del passat, perquè també es pensaven que funcionaria el 2+1, i no ha funcionat com es pensava.

Per tant, no tenim una garantia que el 2+2 també sigui una solució màgica pel problema que té la mobilitat al Bages, o aquest desdoblament de la C-55, sinó que crec que val la pena que pensem quin model de mobilitat volem pel segle XXI, quan deia, sobretot no parlar de receptes que al passat no ens han funcionat, prioritzar una mobilitat més sostenible, més equitativa i justa pel territori, amb reforç del transport públic. Per tant, no neguem, o crec que no hem de negar la necessitat d'aquestes millores a la C-55, que evidentment són inajornables, qüestions de seguretat i qüestions de manteniment, sinó situar-ho dins d'un pla integral, reforçant el transport públic, el tren tramvia del Bages, ja els hem demanat l'opinió, per tant no m'hi repetiré, connexions ferroviàries eficients amb Barcelona i l'àrea metropolitana, l'Eix Transversal, que això sigui una prioritat real i no una assignatura pendent.

Deia abans la senyora Gratacòs que no volia barrejar amb la seva compareixença, però jo entenc que és indestriable, el veure, tenir aquesta visió conjunta de la mobilitat. Per tant, aquestes millores immediates en la seguretat i el manteniment de la C-55 són mesures de sentit comú i mesures d'impacte immediat, asfalt, accessos segurs als nuclis industrials, etcètera, ho tenen molt clar, per tant, en aquest sentit, tampoc m'hi repetiré.

Debat territorial ampli i rigorós, participació de tots els agents socials, econòmics i ambientals, abans d'assumir nous compromisos i inversió en desdoblaments, això

per nosaltres és fonamental, avaluar l'impacte real sobre el territori, la mobilitat, el clima, també, i la cohesió social.

La Taula de Mobilitat, en aquest sentit, per l'elaboració d'una estratègia de mobilitat a Catalunya Central, hauria de ser prioritària i donar-hi tot el suport. Per nosaltres, la prioritat absoluta, el transport públic i exigim una inversió decidida de la Generalitat i també de l'Estat en la millora de les Rodalies, el desplegament del tren tram del Bages, i una connectivitat ferroviària que trenqui aquestes dècades d'infrafinançament que ha tingut la Catalunya Central.

I, per últim, transparència i rendició de comptes. Nosaltres creiem que és important una auditoria pública independent de la concessió de la C-16, amb la intenció d'alliberar el peatge de manera immediata, i ja sense més indemnitzacions, que jo crec, des del meu punt de vista, o veuríem què diria l'auditoria, han estat injustificades. No podem continuar pagant, ni el Bages ni Catalunya, una infraestructura que ja està més que amortitzada. Però, com deia, no creiem que el desdoblament de la C-55 sigui la solució única.

Algunes preguntes o reflexions. Com valoren el retorn social, econòmic i ambiental, però, sobretot, entenc que econòmic, de les inversions públiques fetes fins ara en les bonificacions a la C-16? I per què creuen que no s'ha optat abans per un canvi de model? Segona, si consideren que el model de mobilitat basat quasi exclusivament en el cotxe privat i en el transport per carretera és sostenible, a mitjà i llarg termini, tant per l'economia, com pel medi ambient i la cohesió territorial de la Catalunya Central i del Bages.

I, en tercer lloc, comparteixen que el futur econòmic del Bages passa per una mobilitat moderna i sostenible, on el tren tram sigui eix vertebrador i si estarien disposats a sumar-se a aquesta aposta de futur, deixant enrere aquest vell model de més cotxe i més carretera. Per tant, que entenem que no és només una discussió tècnica o pressupostària, que també, sinó que és un debat sobre quina Catalunya Central volem construir. Aquella que repeteixi errors del passat o un territori que aposta per aquesta mobilitat segura, sostenible i que sigui realment connectada.

I, de nou, gràcies per la seva compareixença i el seu temps.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

Hi ha varies coses aquí. En el tema de la C-16, les dades són les publicades i les que ens ha fet arribar a la conselleria en les dues últimes reunions que hem mantingut amb ells, del traspàs de vehicles des de la C-55, fins a la C-16, amb les últimes bonificacions que van entrar en vigor el dia 4 de novembre. Per tant, són unes dades que no les hem tret nosaltres, eh?, són..., parlàvem de 2.500, 3.000 vehicles. Per tant, el traspàs no ha sigut suficientment..., les expectatives no s'han acabat de complir.

Quant al tema del rescat de la C-16, des del Consorci Viari de la Catalunya Central i aquí ens acompanya el president del Consell Comarcal, es van encarregar en el seu moment estudis pel rescat d'aquesta autopista i sempre es van..., els resultats, l'import que es havia de pagar per rescatar aquesta autopista eren inassumibles. Jo diria, en qualsevol..., em sembla que se n'han fet dos, però jo només en recordo un, i es parlava d'unes xifres molt importants. La UPC també va col·laborar en aquest estudi i eren unes xifres que es consideraven inassumibles i es va començar amb el sistema de bonificacions.

La presidenta de la Plataforma No Més Morts a la C-55 em recorda sempre els milions que s'han invertit des de la Generalitat en aquestes bonificacions i que estan al voltant dels 500 milions d'euros o més, ja no ho sé, jo em vaig quedar en els 500 milions, d'acord?, per tant, són molts cèntims. Estaríem d'acord que, tant una solució com l'altra, el rescat és car, les bonificacions també. Per tant, aquest tema del rescat, jo crec que en aquests moments no s'ha plantejat a sobre la taula de la Generalitat. No hi és, queden dotze anys de concessió. Això s'acaba al 2000, a principis del 2037 i no crec que la Generalitat es plantegi aquest rescat.

El que es planteja és aquesta ampliació d'aquests dotze quilòmetres, que són els tram primer i inicial que demanem. Aquests dotze quilòmetres de Manresa fins la C-58, sense oblidar que la carretera és complerta, que va des d'Abrera fins a Solsona. Per tant, cada tram té una necessitat concreta i podríem parlar de trams a Sant Martí de Torruella, que no saben com travessar el poble, que travessa pel mig i no saben com travessar la gent, però avui no ens hi posem.

Per tant, jo crec que de moment nosaltres ens centrem en aquesta reivindicació, que la mobilitat ens agradaria a tots, anem a un model de sostenibilitat, però en comarques com la nostra, independentment, i això segurament l'Esteve podrà afegir-hi molt més, que es facin totes les inversions necessàries a través del tren tram, la millora de l'R4, inversions en el transport públic que podrien arribar a ser inclús mancomunats entre polígons, hi haurà una part de vehicle privat que serà insubstituïble. Després ja podríem parlar de com ha de ser aquest vehicle privat, com ha de ser l'optimització, però jo això, si de cas deixo la paraula a l'Esteve.

**Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

No repetiré el que has dit, però ficant-hi més força, representa que la mobilitat, clar, la Catalunya Central no és urbana, és rural, i els polígons estan distribuïts al territori. Per tant, aquesta mobilitat que creua pobles, ciutats i polígons o llocs de treball, és una mobilitat inherent que ha de ser pel cotxe, en general, la mobilitat, evidentment, pot ser molt més eficient, cotxes molt més eficients, apostar més per les energies renovables i per la mobilitat, sobretot elèctrica, això és evident, el model jo crec que ha de ser aquest, almenys allà. No vol dir que altres llocs puguin, inclús no tenir cotxe, per poder anar a treballar, però allà és imprescindible.

La mobilitat, el transport públic no es pot substituir de cap manera, tant de bo, però no ens pot substituir de cap manera ni a curt termini, ni a mitjà termini, la mobilitat que necessitem els ciutadans d'aquelles comarques d'allà.

**Sílvia Gratacòs González** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

Jo només per afegir, des d'aquesta taula, que és una taula també transversal, abans de la pandèmia es va fer una proposta, que es va tomar molt bé des del Consell Comarcal del Bages, de poder fer corredors de mobilitat alternativa, tant per patinets com per bicicletes, precisament pensant en aquesta mobilitat dels treballadors del centre de Manresa, que també és una gran àrea on la gent es desplaça per poder arribar als polígons de Santpedor, els polígons de Sant Fruitós, els polígons de Sallent, i que estiguessin al costat d'aquestes vies de connexió. I allà està tot mapejat, la nostra comarca està mapejada amb l'acord de molts ajuntaments.

Per tant, aquesta aposta perquè hi hagi una mobilitat alternativa a la que sigui de vehicle també l'hem feta des de la Cambra de Comerç, i des dels agents econòmics i socials de la comarca.

### **El vicepresident**

Gràcies. Passem al Grup Parlamentari de la CUP i té la paraula el diputat Dani Cornellà, quan vulguis.

### **Dani Cornellà Detrell**

Sí, gràcies. Benvinguts els compareixents i totes les persones acompanyants. Bé, intentaré fer-ho una mica diferent que la resta, perquè tot ha anat encaminat més o menys cap allà mateix, i jo intentaré fer-los reflexions i així veiem si aconseguim aquest format nou.

Bé, saben que a Catalunya, però també a Europa, hi ha uns objectius de descarbonització, també de la mobilitat, també del transport, i es xifren en un 55 per cent el 2030. A Catalunya s'ha estimat que, més o menys, les emissions de gasos d'efecte hivernacle són un 32 per cent que venen del vehicle, del transport en general. Vostès pensen que arribarem a aquesta xifra de descarbonització fent actuacions com aquesta, augmentant les capacitats de xarxes com la C-55? Pensen que això ajudarà l'objectiu de reduir, bé, d'ajudar a la descarbonització d'aquest país?

### **Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

En principi, el que fa és..., seria, amb les dades que ha explicat la Sílvia, seria millorar una mica la mobilitat, per tant, vol dir estar menys temps a la carretera, que és també menys CO<sub>2</sub>, i per aquesta via que, ara mateix els cotxes no estan disminuint, la població està augmentant en aquell territori, està augmentant per això que he explicat, demogràficament i per llocs de treball. Per tant, aquest augment de la població allà ens fa que hi hagi més mobilitat en aquest sentit. La millora d'aquesta carretera crec que contribuirà a la mobilitat i en el tema de descarbonització.

Evidentment, com ja he dit abans, la aposta meva en particular i la que fomentarem des de Pimec i sobretot des de la Cambra és la mobilitat sostenible, el màxim sostenible possible quant a emissions.

**Dani Cornellà Detrell**

Sí, sí, per això ho deia, perquè vostès parlaven que s'ha d'arribar a aquest mode de sostenibilitat, aquest model, però clar, per arribar a aquest model s'ha d'entendre la mobilitat comarcal i supracomarcal, fins i...

**Fitxer 9**

tot, com un tot, no com estudiar només en aquest cas el C-55, sinó que hi hauria d'haver un pla comarcal i supracomarcal, que valorés totes les opcions, la ferroviària, l'autocar, etcètera. És a dir, el tren comarcal o el tren tram, diguin-li com els hi sembli. I clar, si el que estem fent és optar per aquesta, perquè és la més senzilla, la més barata i la més ràpida, però no estem fent una valoració a futur que lligui amb els plans de descarbonització del país, home, la veritat, no ho acabo d'entendre massa.

I vostès diuen que clar, que això també ho han comentat, que descarbonitzar és estalviar-nos aquest extra de gasos d'efecte hivernacle de la gent que està aturada. Poder el que ens hauríem de plantejar és com ho fem per treure tots aquests vehicles privats, treure'ls de la carretera, no que hi estiguin un quart d'hora més o estalviar que aquest quart d'hora no emetin gasos d'efecte hivernacle, el que hauríem de mirar és que no emetin aquest quart d'hora i que desapareguin de la carretera.

Clar, i amb aquesta proposta que ens fan, i nosaltres, l'experiència el que ens diu és que a més carretera, a més amplada, més vehicles, i que el que avui per vostès és una solució, demà no es pot convertir una altra vegada en un 2+2 col·lapsat, no ho pensen, això?

**Sílvia Gratacòs Gonzàlez** (presidenta de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria i Serveis de Manresa)

A veure, a nosaltres és clar que ens agradaria que hi haguéssim menys vehicles a la carretera. Avui nosaltres venim de Manresa i hem trigat dues hores per arribar aquí i són seixanta quilòmetres, és clar que ens agradaria, però és cert que si la nostra comarca està creixent, les empreses tenen plans de creixement, hi hem de fer arribar els treballadors, perquè tot això ens mou i el que no farem és dir a les empreses no vingueu al Bages perquè els vostres treballadors no podran arribar.

El nostre model és de creixement econòmic, nosaltres plantejem una comarca de creixement econòmic. La comarca està creixent, Manresa està precisament tirant endavant polígons industrials, perquè puguin venir empreses i donar feina a tota la gent que vol venir a viure a la Catalunya Central. El que no farem és dir que no vinguin perquè hem de treure cotxes de la carretera. Si només poden venir en cotxe, doncs hauran de venir amb cotxe. Si poden venir amb un altre transport públic i de qualitat, i que els acostin als seus llocs de treball, evidentment que ens hi trobaran en aquest debat tant a Pimec com a la Cambra de Comerç.

### **Dani Cornellà Detrell**

Precisament per això, l'aposta no hauria de ser al transport públic i acostar els treballadors i les treballadores als centres de treball? És a dir, el que no podem continuar..., si volem realment canviar el model del país, és apostant per la mobilitat sostenible. El que hem de fer és prendre mesures com el transport públic, com la mercaderies per la xarxa ferroviària, acostar els treballadors als centres de producció perquè no hi hagi d'haver desplaçaments, és a dir, hi ha moltes altres maneres i el que veiem que al final la seva comarca, el que vostès estan defensant és més carreteres i l'altra gran inversió que farà en mobilitat el Govern serà soterrar dos-cents metres la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Manresa, que això no aporta cap millora a la mobilitat de la comarca.

Per tant, les grans inversions que s'estan demanant a la comarca, una no serveix per la mobilitat tot i que es veu que és per millorar la xarxa, i l'altra és una aposta clara per augmentar les emissions i per no solucionar el problema de la mobilitat que realment existeix. Nosaltres seríem partidaris de prendre mesures per millorar la seguretat, etcètera, tot això ja ho entenem, perquè les dades són les que són, però no podem desvincular el debat de la mobilitat i només parlar de la C-55 quan els objectius del país van cap a un costat, el desdoblament va cap a un altre, i el que hauríem de buscar és la via del mig, que és la solució global a tota la problemàtica.

Aquí hi ha moltes altres solucions, més enllà de posar més asfalt i promocionar encara més el vehicle privat, perquè com més asfalt posem, més gent abandona el transport públic per anar per la carretera, i després el que avui era un col·lapse 1+1,

demà serà un col·lapse 2+2, perquè això ho demostren les dades com ha passat en d'altres carreteres, no perquè ens ho inventem nosaltres.

Per tant, no ho sé, pensem que els entenem per les dades que porten, però que hauríem de mirar d'una manera més global el tema de la mobilitat, i no centrar-ho només en el desdoblament d'una carretera.

**Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

De fet, estem d'acord, totalment d'acord, el que passa és posar alternatives viables al problema d'ara, no de futur, d'ara, i aquestes alternatives viables ara ens sembla que no les podem posar si no fem això. Jo li he de dir una cosa, us he de dir una cosa en general a tots, el que estem demanant és el mínim, del mínim consensuat a totes les parts, mediambientals, a nivell de tots els col·lectius, que és només dotze quilòmetres d'una carretera que va des d'Abrera fins a dalt a Solsona, que té molts trams de retenció i que ens cal millorar, i per tant, a màxims, podríem demanar el desdoblament de tota la carretera, s'entén, eh?, podríem anar a màxims, però hem pensat en anar al mínim del mínim que ens hem pensat que és el mínim necessari per poder, d'entrada, funcionar sense treure que en el futur s'ha de millorar l'altre.

És a dir, no abandonem l'altre, però ara només demanem el mínim del mínim, que no anem a màxims, anem sota mínims, on sí que hem trobat consens a totes les parts del territori, i només són dotze quilòmetres i només són 150 o 200 milions d'euros. Entenem que això no és anar a que volem ara una inversió potser fora de context i fora de temps. Entenem els pressupostos, entenem els diners i la Generalitat com està, però sobretot nosaltres el que recollim és, des de sempre que estem reunits amb empresaris a qualsevol col·lectiu, la seva veu sota aquest tema, nosaltres només fem de traslladar una veu dels empresaris nostres com es troben amb aquesta carretera cada dia.

**Dani Cornellà Detrell**

Sí, per acabar. Només dir que vostès parlen del demà com a solució ràpida, però que això no és nou, perquè precisament vostès han dit que fa més de vint anys que reclama això. Aquí hi ha el gran problema, que potser fa més de vint anys el que no s'hauria d'haver reclamat era això, sinó que s'hauria d'haver reclamat unes millores

en el transport públic, per no haver d'arribar al que vostès diuen de com ho solucionem demà.

Per tant, tampoc no podem dir que això és una qüestió d'ara per arreglar el de demà, sinó que aquesta problemàtica ve de fa moltíssims anys, i que potser també s'hauria d'haver fet la pressió en el seu moment, quan potser no era tan gran com la d'ara, perquè se solucionessin els problemes de la comarca, de mobilitat, i no ara trobar-nos amb aquesta situació, que és molt difícil de resoldre d'avui per demà, sigui el que sigui, evidentment.

### **El vicepresident**

Gràcies, diputat Cornellà. Passaríem –per anar respectant en la mesura del possible els tempos–, al Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar i tindria la paraula el diputat Cristòfol Gimeno, quan vulgui.

### **Cristòfol Gimeno Iglesias**

Gràcies, president. Bon dia i moltes gràcies, senyora Sílvia Gratacós, per la seva compareixença, el senyor Esteve Pintó, per la seva compareixença aquí al Parlament, en aquesta Comissió de Territori. El que substanciem avui és aquesta sol·licitud de compareixença sobre la necessitat del desdoblament a la carretera C-55, entre Manresa i Obrera. I, per tant, tot i que hem parlat de moltes qüestions, em centraré en aquest aspecte. Saludar, com no pot ser d'una altra manera, també l'alcalde de Manresa, el senyor Marc Aloy, el president del Consell Comarcal del Bages, el senyor Eloi Hernández, representants de l'Ajuntament de Manresa, de col·legis professionals, plataforma de la comarca, reivindicant totes aquestes qüestions, Xarxa7, totes les persones que esteu aquí, com ja vaig dir l'últim dia, venir tanta gent del Bages aquí ens fa una mica sentir com a casa.

Però sí que és veritat que aquesta compareixença, com ja s'ha dit, complementa la quina es va fer, des d'un punt de vista més social, més de la societat civil organitzada que va venir a participar ja el mes d'abril, doncs avui des d'un punt de vista més econòmic, més representant empreses, el teixit econòmic i empresarial de la comarca. Per tant, des del nostre grup, ho saben i, per tant, possiblement no els faré cap pregunta concreta, perquè moltes ja s'han fet i són reflexions, en el sentit que

coincidim en aquesta necessitat d'abordar d'una vegada per totes aquest desdoblament de la C-55 entre Manresa i Abrera.

Saben que des del nostre grup ens hem posicionat en diferents moments i diferenciariem el tram entre Manresa i Castellbell i El Vilar i el tram entre Castellbell i El Vilar i Abrera. Per tant, perquè d'alguna manera aquest primer tram entre Manresa i Castellbell i El Vilar hi ha documents tècnics ja treballats, documents que són de referència i ens permetrien actuar abans, i no els d'entre Castellbell i Abrera, que encara està tot, des del meu punt de vista, molt verd per poder-ho entomar.

I, per tant, des del nostre grup, que donem suport al Govern, Grup de Socialistes i Units per Avançar, que estem donant suport al Govern, els hem de dir que ja han passat coses, des que estem al Govern ja han passat coses. No són fruit només d'aquest Govern, hi ha coses, com ja s'ha manifestat, que estan encetades del Govern anterior, però ja hi ha fets, objectius i compareixences del Govern en el territori en què crec que les hem de posar sobre la taula. Ja hi va haver una presentació fa unes setmanes amb representants institucionals de representants del Govern de la Generalitat en què es va plantejar l'estratègia sobre la C-55, en què s'estudiarien, es plantejarien tots els estudis, totes les alternatives per veure, en aquest sentit, quina decisió es prenia.

I en aquesta estratègia es presentava..., bé, totes aquestes alternatives es valoraran, tenint en compte els fluxos de vehicles, les densitats de circulació, i també, com s'ha comentat, l'anàlisi d'aquesta voluntat que tenim tots, des de fa més de vint anys, de traspassar cotxes de la C-55 a la C-16, i que per moltes bonificacions, els últims estudis ens diuen que, com a molt, tres mil o quatre mil vehicles, estirant molt llarg, i que molts d'aquests vehicles són els quins ja utilitzaven la C-55. Per tant, tota aquesta estratègia que altres governs han defensat, de traslladar vehicles de la C-55 a la C-16, ara se'ns posa sobre la taula que potser no estaven ben encaminades.

Per tant, des del nostre grup, que donem suport al Govern, com dic, s'ha presentat aquesta estratègia, s'ha presentat obertament amb els representants públics i polítics, i, per tant, això, esperem, no tenim data encara, però tot és molt ràpid, tot evoluciona molt ràpid, i hi ha decisions que s'han de prendre simultàniament, i se'n prenia una important quant a..., des del nostre punt de vista, quant a la mobilitat, en

aquest cas externa, fent referència a l'aeroport de Barcelona, i no vol dir que aquesta, la C-55 no sigui important, sinó que es plantejarà més endavant i que la previsió del Govern és que en aquest mes de juny es presentin aquestes alternatives de tot aquest estudi.

Hi ha un altre element, que també s'ha posat sobre la taula i que algú té des del Consell Comarcal, no sé si s'ha fet arribar també a la plataforma i als representants que avui ens acompanyen, aquest estudi jurídic que es va encarregar, de la possibilitat del rescat d'aquesta C-16, que d'alguna manera ens penalitza, ens segueix penalitzant com a territori des de l'any 1999. Algú va prendre una decisió que s'havia d'ampliar el termini de la concessió que s'acabava el 99, fins al 2036, i per tant, mirin, ens ho hem d'anar menjant i això és així. Però aquest informe que es va encarregar pel Govern anterior ara s'ha fet públic i diu clarament, jo no sóc jurista, i entendran que pugui dir alguna cosa que no correspongui, però d'alguna manera, que no és viable jurídicament el rescat de la C-16.

Els quins hi entenen i els grups parlamentaris que estem aquí i tenim accés a aquest document i els responsables territorials també, doncs aquest no es pot alliberar, no es pot rescatar i ens hem d'esperar al 2036, perquè els pactes d'aquesta concessió es van fer en uns termes concrets i determinats, per tant, hi ha això també que ho tenim sobre la taula.

La compareixença del secretari general de Mobilitat en aquesta comissió, que va venir també fa unes setmanes, i respecte a la mobilitat en general ens va plantejar quina era l'estratègia, quines eren les inversions que en aquest sentit té el Govern encarrilades.

I creiem que és una necessitat, creiem que s'ha d'abordar. No vull utilitzar paraules nostres, però agafaré, manllevaré les paraules de la presidenta de la Cambra de Comerç. El 2015 es va deixar en un calaix, no sé què va passar entre el 2015 i el 2023, que no se'n va parlar mai més, de la C-55, segurament es va deixar en un calaix i es va tornar a posar en el debat polític en el debat de pressupostos de la Generalitat, pressupostos del 2023. Com que no els farà cap pregunta, si volen intervenir ja el president determinarà. Però a partir d'aquí, entre el 2015 i el 2023

ningú, cap representant territorial, cap representant aquí al Parlament va abordar aquest problema.

Per tant, ara creiem nosaltres, que donem suport al Govern –i a cabo president–, estem treballant, crec que ja les posicions estan prou clares i ara el que cal és prendre decisions i en això estarem. I no és per no fer-los preguntes, perquè ens coneixem de sobres quina és la seva posició, i saben quina és la nostra, però nosaltres treballarem i intentarem resoldre des del Govern aquesta problemàtica que porta tots aquests anys sense resoldre.

Gràcies.

Fitxer 10

### **El vicepresident**

Gràcies, diputat Gimeno. No sé si els..., (*Veus de fons.*) Bé, conforme es van fent preguntes pels diferents grups parlamentaris, lògicament hi ha moltes respostes que estan ja donades amb anterioritat i, per tant, és normal que els grups parlamentaris conforme van avançant tinguin menys preguntes.

Jo, simplement, per acabar aquestes compareixences, evidentment agrair, tant al senyor Esteve Pintó i Bascompte, com a la senyora Sílvia Gratacòs Gonzàlez avui que hagin pogut compartir amb tots naltros una problemàtica tan important, com és el desdoblament de la carretera C-55, entre Manresa i Abrera. Espero que hagi sigut útil per abordar, en esta casa, des del legislatiu, una problemàtica com aquesta.

Reitero l'agraïment a l'alcalde de Manresa, al president del Consell Comarcal, als companys regidors i regidores, a la plataforma, als col·legis professionals que ens heu acompanyat. No sé si el senyor Pintó vol dir alguna coseta. Li hauré de demanar molta brevetat, perquè...

### **Esteve Pintó Bascompte** (president Pimec Catalunya Central)

Aniré molt ràpid, només a mode de tancament. Us donem les gràcies. És una oportunitat que nosaltres la valorem moltíssim, que ens hi heu escoltat, i en aquest format ens hem sentit molt còmodes i molt respectats, és la veritat. Entomem..., ens

emportem la sensació que hem estat molt ben acollits i ens heu escoltat molt bé i, per tant, entomareu de forma particular les posicions que cregueu oportunes, però crec que estem bastant alineats tots plegats.

D'entrada, dir també que avui gratifico moltíssim que hagin vingut de Manresa l'alcalde de la capital, el president del Consell Comarcal i la gerenta del Consell Comarcal, perquè nosaltres no hauríem d'estar aquí. O sigui, els insto que siguin ells que liderin aquest posicionament, com a capitalitat i com a representants de territori, i que siguin ells els que liderin aquest moviment perquè s'aconsegueixi aquesta carretera. Nosaltres estem aquí circumstancialment, perquè ens hem ajuntat, però crec que correspon més a vosaltres i al parlamentari que tenim, com el senyor Gimeno, també.

I, per tant, nosaltres faríem un pas al costat, feu la carretera, entomeu el lideratge i fem que això es faci.

Endavant, gràcies.

#### **El vicepresident**

Gràcies. Fem recés d'un minut per resseguir amb el següent punt de la comissió.

Gràcies.

*(Pausa llarga.)*

#### **El vicepresident**

Lletrat, hauríem de començar. Comencem? *(Pausa.)* Escolteu, jo sí que us demanaria, *(Remor de veus.)* Diputats i diputades, jo sí que us demanaria, entre tots, que nos poguéssim ajudar mútuament a intentar una comissió que sol ser més llarga del que tots desitjaríem, a no contribuir excessivament a que encara es fagui més llarga. I, de moment, que sapiguem que els esforços que estan fent los diferents grups parlamentaris, no tots, és contribuir a que sigui més llarga. Ja està, intentem ajudar-mos entre tots, us sembla? *(Lluís Mijoler Martínez demana per parlar.)*

#### **Lluís Mijoler Martínez**

Jo vull dir una cosa, aprofitant que no hi ha compareixents ara. Que el diputat, quan parla, senti borinots de fons, no passa res, mira, ja estem acostumats, però, si us plau, quan parlin els compareixents, intentem tenir una mica de rigor, i no xerrar de fons i fer soroll, perquè distreu molt, i és el que dic, nosaltres és la nostra feina i no passa res, i vinga, parlem encara que tinguem una manifestació davant, però els compareixents potser una mica més de respecte.

#### **El vicepresident**

Sí que és cert. Sí que és cert el que diu el diputat Mijoler, eh?, hi ha hagut algun momentet, que em sap greu cridar l'atenció amb compareixents davant, però hi ha hagut algun momentet que costava de seguir les intervencions. *(Glòria Freixa i Vilardell demana per parlar.)*

#### **Glòria Freixa i Vilardell**

Tens tota la raó, i ho hem de vigilar per la propera. I només demanar avui, que la idea era a veure si podíem agilitzar les comissions, tothom hi va estar d'acord, i per tant, de cara a la propera, demanar que es faci servir el model Dani Cornellà, que és pregunta-resposta real, perquè al final la compareixença és per escoltar què ens venen a explicar ells, no què venim a explicar nosaltres, llavors estaria bé que intentéssim, en lloc de fer quatre o cinc minuts cada diputat, fer una pregunta-resposta real, perquè sinó, no té cap sentit, perquè hem augmentat el temps de comissió i no hem arribat al...

#### **El vicepresident**

Sí, de totes les formes, per ser la primera experiència en este format, jo hagués signat, eh?, ja per que anés així, ha anat moderadament..., hi ha aspectes a millorar que intentarem aplicar-los en les properes compareixences.

Si els sembla, passem al punt... *(Lluïsa Llop Fernàndez demana per parlar.)*

#### **Lluïsa Llop Fernàndez**

President, deixa'm afegir una cosa. Ho dic perquè jo crec..., a mi em sembla més bé aquest format que no el format que cadascú faci el seu monòleg i no hi tinguem interlocució, però és veritat que conforme van passant les intervencions, aquelles preguntes que tenim, perquè a mi m'ha passat amb en Vador, però segur que a qui

anava més enrere encara li ha passat més, perquè clar, vas fent les preguntes i al final és..., vull dir, que també hem de veure com poder fer aquest diàleg.

### **El vicepresident**

Certament. Si els sembla, ja anirem afinant.

### **Proposta de resolució sobre la mobilitat al Bages**

250-00441/15

Passem al punt número 4. Sí que demano de poder complir amb els temps de cada intervenció, perquè sinó la comissió s'eternitza i, al final la responsabilitat acaba sent de tots. Punt número 4, Proposta de resolució sobre la mobilitat al Bages. Obvio, hi ha tota la gent que ens acompanya que ve de la compareixença prèvia. Té la paraula el Grup Parlamentari proponent, d'Esquerra Republicana, la diputada Lluïsa Llop, quan vulgue, té tres minuts.

### **Lluïsa Llop Fernández**

Gràcies, president. Doncs una mica, si abans continuàvem les compareixences del dia 30, en aquelles compareixences vam aprovar una sèrie de propostes de resolució. La nostra, que havia estat presentada ja al març, però per tempsos del Parlament no va ser a temps de poder entrar en aquells debats de totes les propostes de resolució i, per tant, va quedar, i la fem avui conjuntament en aquesta segona sessió que hem tingut respecte a la mobilitat al Bages i, específicament, amb la C-55.

En aquell moment nosaltres vam optar per no entrar a esmenes a les diferents propostes de resolució dels grups, perquè volíem presentar una que respongués a aquest model, que creiem des d'Esquerra Republicana que és el necessari. I una mica va en els mateixos eixos que hem anat explicant quan hem fet la intervenció, o quan vam parlar amb les anteriors sessions del dia 30, en el mateix sentit. És a dir, un, absolutament necessari, per això el vam engegar des del Govern, els estudis informatius necessaris per poder fer aquest desdoblament.

Aquest, específicament, parla d'un estudi d'un 2+2. Nosaltres entenem que ha de ser un traçat respectuós amb l'entorn i amb el medi ambient, i que és perfectament

possible aquest 2+2 amb aquest condicionant, les variacions pertinents, a més a més, afegir –i abans ho deien també els compareixents–, que no només és un tema de desdoblament, que sí, evidentment, i així ho proposem, sinó que també necessàries les modificacions pertinents a la variant de Castellgalí, el nou accés nord a Sant Vicenç de Castellet, així com amb la resta d'enllaços pendants amb la C-16, perquè no només és un tema, insisteixo, del desdoblament –que sí, evidentment, i crec que ha quedat clar–, sinó també amb tots aquests enllaços necessaris i millores també a la C-16, com l'accés i la sortida en el cas de Manresa Sud. Per tant, un punt que especifica exactament això.

També demanem un pla de millores, i també ho deien abans els compareixents, a la C-55 nord, perquè la C-55 és molt més àmplia que segurament en el que insistim. Per tant, un pla de millores entre Sant Joan de Vilatorrada i Solsona.

Demanem també, perquè creiem que la mobilitat és un tot, poder fer un estudi, un pla específic de la mobilitat al Bages, que tingui en compte les infraestructures de mobilitat, per tant, les carreteres viàries, però també ferroviàries. I ho dèiem abans, algú parlava de fer un pla ferroviari integral de la comarca, de les millores d'autobús, etcètera. Per tant, això és el que recull aquest punt segon.

També hi ha tot un *pack*, de potenciar la gratuïtat de la C-16, que dona resposta, segurament no exactament la mateixa que a la C-55, però sí que dona resposta a una mobilitat necessària també per a la comarca, i que de sempre, des d'Esquerra Republicana hem considerat que és una via on es va fer una concessió absolutament abusiva, i que, per tant, és necessari continuar-hi treballant, tant en la gratuïtat, com en el seu rescat, perquè, si és abusiu, entenem que hi ha vies de reversió en alguns punts.

I m'he passat..., vicepresident, gràcies.

### **El vicepresident**

Gràcies, diputada Llop. I ara té la paraula, com a grup parlamentari que presenta esmenes, el Grup del Partit Socialista i Units per Avançar, el diputat Cristòfol Gimeno, quan vulgui.

### **Cristòfol Gimeno Iglesias**

Gràcies, president. Bé, de fet, com ja he explicat,...

Fitxer 11

és continuïtat del debat que hem tingut fa una estona, i respecte a la proposta de resolució presentada per Esquerra, hem presentat diferents esmenes que, en el seu conjunt, nosaltres hi coincidim, però creiem que és important els matisos que plantejàvem des del nostre grup per ser pragmàtics, per ser realistes, i perquè el que provem aquí, d'alguna manera, es pugui portar a terme.

Coincidim en el primer punt, i aniré per punts, que sí, efectivament, la gratuïtat de la C-16 ha contribuït una mica a millorar la realitat de congestió de la C-55, però no tot el que volíem, però bé, en qualsevol cas, objectivament, és així.

Respecte al punt número 2, aquí és una qüestió de terminis. Com li deia abans a la diputada, en el termini d'un any, aprovar un pla específic de mobilitat del Bages, nosaltres no coincidim en què s'ha de fer, però que en un any no seria suficient.

Respecte al punt 3, no coincidim. Aquí no hi votàriem a favor, bàsicament perquè aquí estem parlant de desplaçaments entre dilluns i divendres, i descartàriem el dissabte i diumenge, que són per temes d'oci.

I respecte als altres punts, doncs, com dic, són de matisos. En alguns punts ens abstindrem, i en algun altre també votarem en contra, que és el que fa referència a la continuïtat de les opcions legals per rescindir el contracte actual de la C-16, en base al que hem anat referint anteriorment.

Per tant, en alguns punts donarem suport, en d'altres ens abstindrem, i en alguns hi votarem en contra.

Moltes gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies. I el següent grup parlamentari que ha presentat esmenes és el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, i té la paraula la diputada Montse Ortiz i Martí.

**Montse Ortiz i Martí**

Gràcies, vicepresident. En primer lloc, saludar les autoritats i entitats que han vingut avui. Des de Junts, d'entrada compartim la diagnosi de fons que se'ns planteja en aquesta proposta. El Bages pateix un coll d'ampolla crònic a la C-55, una dependència del vehicle privat, i un servei públic ferroviari i viari deficient. Això afecta el dia a dia dels ciutadans i frena el desenvolupament econòmic del territori. Amb relació a la C-55, i com ja s'ha esmentat, volem recordar-los que aquesta és una reivindicació històrica, i que a més a més compta amb el suport de tot el territori.

Junts defensem que cal desdoblar la C-55, volem 2+2, amb format d'autovia, perquè només una carretera d'aquestes característiques pot donar resposta al trànsit que pateixen fins a quaranta mil vehicles, com han dit, en algun tram. Recordem que ja era necessari l'any 2000, quan es va aprovar per majoria en aquest Parlament, i es va aprovar la necessitat d'aquest desdoblament, i ara ja som més catalans que mai, però aquesta infraestructura segueix sent la mateixa que fa vint anys. El Bages, el Berguedà i el Solsonès necessiten aquesta infraestructura, no només pel trànsit intern, sinó per poder connectar amb el Baix Llobregat, el port i l'aeroport.

Creiem fermament que aquest ha de ser el model de mobilitat del Bages, autovies per connectar amb els vallesos i el Baix Llobregat, i un sistema ferroviari a l'alçada de les necessitats actuals. Junts demanem que hi hagi voluntat política, que es posi el focus en les demandes territorials i que siguin escoltades, respectades i executades de manera immediata.

Per això hem presentat tres esmenes, que se centren en la importància del desdoblament de la C-55. Són unes esmenes que no pretenen modificar el sentit d'aquesta proposta, però sí recordar el sentit de la feina feta fins ara i posar en valor la presència d'una societat civil i econòmica agrupada sota la plataforma pro-desdoblament que agrupa, com ja hem pogut comprovar a l'inici d'aquesta comissió, les principals entitats de la Catalunya Central.

D'altra banda, aquesta proposta també parla d'ampliar la gratuïtat de la C-16. És veritat que el model actual de bonificacions encara manté limitacions, que ja hem denunciat i ho seguirem fent. Per això compartim que cal una gratuïtat real, eficaç i justa.

Junts, doncs, valorem positivament que es posi la mobilitat del Bages sobre la taula i treballarem perquè aquesta proposta no es quedi en una declaració d'intencions. Per tant, donarem suport a la majoria de punts, a excepció del punt 2, que ens abstindrem, i pel mateix motiu, lamentem que no hagin acceptat l'esmena 3, d'addició al punt 9, que posava en valor les demandes del territori i que agrupa totes les entitats, com hem comprovat a la comissió d'avui.

Moltes gràcies.

### **El vicepresident**

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

### **Eva García Rodríguez**

Moltes gràcies, senyor president. Saludar també les persones que avui ens acompanyen en aquesta sessió, pràcticament monogràfica, de la comarca del Bages i la seva mobilitat. Bé, jo crec que tant Pimec com la Cambra de Comerç han deixat ben clar quines són les mancances i, per tant, les necessitats que tenen aquests municipis de les comarques de l'interior de Catalunya. I, per tant, el desdoblament de la C-55 crec que ha quedat ben clar que és absolutament obligat i, per tant, sembla que també hi ha consens.

En aquesta proposta de resolució que ens presenta el Grup d'Esquerra, que conté també millores a la C-55 Nord, nosaltres no podem estar més que d'acord, però sí que és veritat que això és fruit de molts anys d'inacció i d'inactivitat per part de tots els governs de Catalunya que hi ha hagut.

Per tant, nosaltres donarem suport a la majoria de punts, demanarem votació separada del punt 9, i recordar que el mateix que es demana en grans línies, el mateix que es demana en aquesta proposta de resolució, doncs caldria també estudiar-ho per altres vies de la Generalitat i Esquerra Republicana es va negar quan van tenir ocasió de governar Catalunya. Per tant, nosaltres estem d'acord amb el contingut del que es defensa en aquesta proposta, i que també han defensat els compareixents que hem tingut avui, que ens han deixat clar quines són les

mancances d'aquesta comarca, sobretot per garantir el desenvolupament econòmic d'aquesta zona.

Gràcies.

### **El vicepresident**

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

### **Andrés Bello Sanz**

Gracias, señor vicepresidente. Ya hemos comentado muchas veces que desde VOX somos defensores de maximizar, aumentar la inversión en carreteras. Por tanto, en esta propuesta de resolución sobre la C-55, ya hemos hablado antes, por supuesto la apoyamos y también somos partidarios de acortar la vida o suprimir, siempre por medios legales, la vía de las autopistas de peaje. Hay que recordar que las autopistas de peaje no salen porque sí, sino porque algún grupo que está presente aquí las diseñó en su momento. Y las autopistas de peaje no nos gustan y cuanto antes desaparezcan, mejor.

Aprovecho para pedir votación separada del punto 9.

Gracias.

### **El vicepresident**

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

### **Lluís Mijoler Martínez**

Gràcies, vicepresident. I seguim una mica amb el debat de la compareixença anterior. És evident la manca d'inversions que ha tingut el Bages, que ha tingut la Catalunya Central en els últims anys, però no és només responsabilitat del Govern de la Generalitat, que és important, sinó també responsabilitat del Govern de l'Estat. I en aquest sentit, tant PSOE com PP han governat les últimes dècades el país, i aquesta manca d'inversions es veu aquí també reflectida. No ha estat només únicament responsabilitat del Govern de la Generalitat, que també.

Estem molt d'acord en què –i ho he dit a la compareixença anterior–, cal un pla de mobilitat comarcal, que posi ordre i prioritats a aquesta visió que demanem. I també cal, el nostre sí, diguéssim, també donem suport a que cal alliberar immediatament aquesta autopista, però no hem de parlar de rescat. Jo crec que la paraula rescat no ens hauria de confondre –ho votarem a favor en qualsevol cas–, però no es tracta de donar un xec en blanc a la concessionària o de retornar diners a una empresa que ja ha tingut prou beneficis, sinó el que dèiem abans.

Prèviament a aquest rescat cal una auditoria seriosa, que vegi sobre... –i amb transparència–, sobre aquesta concessió i no rescatar una empresa que ja s'ha enriquit, sinó recuperar el que és públic i posar fi, jo crec, o entenem, a un abús i pagar el que sigui el preu just i viable i que podria ser perfectament zero, aquest cost, si l'auditoria demostra que la via ja està més que pagada per tots nosaltres.

Sobre la C-55 hem dit el que corresponia abans. Evidentment, calen millores fonamentals, però no creiem que el desdoblament sigui la solució màgica. Malgrat això, també, com deia, votarem a favor. Per nosaltres, el tren tram no és només un projecte, és el gran projecte de la legislatura pel Bages. N'hem parlat també en aquesta mateixa comissió, en la compareixença del secretari Nadal. Jo mateix vaig fer una pregunta el Ple passat al Govern sobre el tren tram i creiem que es pot fer una realitat i que és clau, com deia, és un ús fonamental per la comarca. I per tant, majoritàriament, votarem a favor. Però insistim, no parlem únicament i exclusivament de carreteres, no parlem únicament i exclusivament d'asfalt i de cotxes, sinó que creiem que cal vertebrar una mobilitat sostenible del segle XXI per tot Catalunya, per tot el país, però també per la Catalunya Central i pel Bages.

Gràcies.

#### **El vicepresident**

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

#### **Dani Cornellà Detrell**

Sí, gràcies. Bé, el tema de la gratuïtat de la C-16 és un tema controvertit. És a dir, nosaltres donem suport evident a que sigui gratuïta la C-16, perquè entenem que és injust que els ciutadans i les ciutadanes d'aquesta comarca ho paguin, quan a moltes

altres parts del país ja no es paga, per tant, sí que pensem que han de tenir aquest benefici.

Però clar, alhora no ens agrada que el pressupost públic vagi a parar aquesta empresa concessionària, quan nosaltres el que pensem és que s'hauria de recuperar aquesta infraestructura, que ja està amortitzada i que hauria de tornar a ser pública i no anar pagant cada any, amb diners públics, perquè hi puguin anar circulant els veïns i les veïnes de la comarca, que mentrestant sí, eh?, però que l'objectiu ha de ser que torni a mans públiques aquesta C-16, que de ben segur que ja està més que amortitzada per l'empresa.

Per altre costat, votarem a favor de tots els punts, excepte demanem votacions per separat dels punts 5 i 7, que ens abstindrem pel que hem explicat sempre, perquè nosaltres la mobilitat la veiem d'una manera molt més àmplia que un simple desdoblament de la carretera, i creiem que no s'han fet prou esforços, i no parlo pas del territori, de les plataformes, dels veïns i les veïnes o dels ajuntaments, sinó com a país no s'ha fet la feina per garantir que les mercaderies puguin anar pels ferrocarrils, que hi hagi un tren comarcal tren tram, que els autocars facin la funció de treure els vehicles privats de la carretera, etcètera.

Aquí es podrien haver fet moltes més mesures durant tots aquests anys per millorar la mobilitat de la comarca i no s'han fet, i aquesta és la realitat que, per desgràcia ens trobem amb l'actualitat, i que porta aquí que es demani sempre aquest desdoblament de la C-55.

Nosaltres pensem que la C-16 pot ser una part de la solució a no desdoblar la C-55, i així ho hem manifestat sempre, però és evident que només és una part, perquè hi ha d'haver moltes altres mesures complementàries, perquè realment la gent que defensa que s'ha desdoblat la C-55 vegi que no és necessària. Això vol dir molta inversió pública en la millora de la mobilitat a la comarca i quan parlem de la mobilitat parlem de tota.

Gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputat Cornellà. I ara el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana té un minut per posicionar-se sobre les esmenes.

**Lluïsa Llop Fernández**

Gràcies, president. Primer un comentari, perquè de la intervenció del company Cristòfol Gimeno, un aclariment. Quan parlem en el punt 3 de potenciar la gratuïtat de mobilitat obligada, de dilluns a divendres, en aquest retorn dels dissabtes el que estem parlant és d'aquells que s'han fet en divendres, i sobretot el més important d'aquest punt és eliminar el requisit de passar sempre per la mateixa barrera, perquè entenem que això porta a desplaçaments innecessaris. No cal que hagi sortit i entrat per la mateixa barrera, perquè potser no vas al mateix punt i, per tant, ens sembla imprescindible aquesta flexibilització perquè, insisteixo, a vegades provoca una mobilitat que no és necessària, perquè no cal que entris i surtis pel mateix lloc.

I respecte a les esmenes, no hem acceptat les esmenes del Grup Parlamentari Socialista, que les entenem, però entenem que van en la línia de dilatar terminis, d'ampliar, i, per tant, creiem que en aquest cas que ens estan parlant d'aquests vint anys i que hi ha una feina iniciada, creiem que són terminis que es poden aconseguir, per això no les hem acceptat.

I en el cas de Junts hem acceptat l'esmena número 2, que parla que es tiri endavant el pla de mesures que demanàvem, tot aquest traspàs de vehicles de la C-55 a la C-16, sense perjudici del desenvolupament dels projectes i les obres del desdoblament de la C-55, que, evidentment, les separem i, per tant, entenem que és correcta aquesta esmena i l'acceptem.

I no hem acceptat les altres dues esmenes, perquè vostès ens estan parlant que fem aquest pla específic de mobilitat al Bages. Ens demanen afegir, nosaltres dèiem, amb el món local, els agents econòmics, socials i ambientals de la comarca, i vostès afegeixen que es troben agrupats a la plataforma pro-desdoblament de la C-55. Hi ha entitats al Bages que no estan en aquesta plataforma i que entenem que és bo que participin en un pla específic de mobilitat del Bages, perquè n'hi ha que no estan a favor de la C-55, però sí que han de poder dir la seva en un pla de mobilitat i en parlar d'autobusos, etcètera. Per tant, per això no acceptem. Evidentment, aquesta gent de la plataforma també estan convidats a treballar en aquest pla de mobilitat,...

Fitxer 12

però no exclusivament circumscriu aquí. Per això no hem acceptat aquestes esmenes.

**El vicepresident**

Gràcies.

Per tant, procedirem a votació.

Entenc que votacions separades del punt número 5 de la Proposta de resolució, del número 7 i del número 9, del 2... *(Cristòfol Gimeno Iglesias demana per parlar.)*

**Cristòfol Gimeno Iglesias**

President, nosaltres demanaríem votar separat tots els punts. Són 9 punts, ja ho sé, però crec que serà més entenedor per tots i totes.

Gràcies.

**El vicepresident**

Perfecte, passem a votació punt número 1.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

S'aprova per unanimitat.

Passem..., votació número 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Abstencions de Junts per Catalunya, de Partit dels Socialistes i Units per Avançar.

Vots a favor?

I vots a favor del Partit Popular, de la CUP, d'Esquerra Republicana, dels Comuns i de VOX.

Per tant, queda aprovat per..., (*Veus de fons.*), queda aprovat per 8 vots a favor i 9 abstencions.

Passem al punt número 3.

Vots en contra?

Partit Socialista i Units per Avançar.

Abstencions?

Vots a favor?

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

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

Passem al punt número 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

De la resta de grups, per tant, queda aprovat per 12 vots a favor i 5 abstencions.

Passem al punt número 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista i Units per Avançar i la CUP.

Vots a favor?

Per VOX, pels Comuns, Partit Popular, Esquerra Republicana i Junts per Catalunya, per tant, queda aprovat per 11 vots a favor i 6 abstencions.

Passem al punt número 6.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

La resta de grups parlamentaris.

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

Passem al punt número 7.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista i Units per Avançar i la CUP.

Vots a favor?

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

Per tant, serien 11 vots a favor i 6 abstencions i quedaria aprovat.

Passem al punt número 8.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedaria aprovat per unanimitat.

I passem finalment al punt número 9.

Vots en contra?

Partit Socialista i Units per Avançar i el Partit Popular.

Abstencions?

VOX.

I vots a favor?

Dels Comuns, de la CUP, d'Esquerra Republicana i de Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat amb 9 vots a favor, 7 en contra i 1 abstenció.

Per tant, finalitzem este punt de l'ordre del dia.

**Proposta de resolució sobre la millora de la línia d'autobús entre Olot i Girona i de l'abast de l'Autoritat Territorial de Mobilitat de Girona**

250-00170/15

I ara ja passarem al punt número 5, presentat per Esquerra Republicana, Proposa resolució sobre la millora de la línia d'autobús entre Olot i Girona i de l'abast de l'Autoritat Territorial de Mobilitat de Girona. Acomiadem els convidats.

*(Pausa llarga.)*

**Laia Cañiguerol Olivé**

Moltes gràcies, president. Abans de res, donar la benvinguda i fer palès que aquesta proposta de resolució la fem Esquerra Republicana, però en nom de l'organització política juvenil Jovent Republicà i, en concret, de la representació de comarques gironines, que justament han analitzat quines són les dificultats de mobilitat en transport públic i han fet propostes de millora. Jo crec que en aquesta comissió segur que tots i totes nosaltres hem debatut i hem acordat que l'emergència climàtica fa imprescindible que apostem per fomentar el transport públic. A més a més, també hem de garantir el dret de la mobilitat de la ciutadania del nostre país, tenint en compte la Catalunya sencera.

Per això, l'abril del 2023, el Govern republicà, una de les apostes va ser integrar la comarca de la Garrotxa a l'ATM de Girona. Això era una mesura molt necessària i, de fet, les xifres ho demostren, que va ser un èxit. Cal tenir en compte que si analitzem les xifres d'usuaris del juliol del 2023 al juliol del 2024, hi va haver un increment d'un 30 per cent d'usuaris, i l'aposta per al transport públic no accepta apostes a mitges. Per tant, cal continuar fent apostes perquè, sinó, aquest augment d'usuaris el que provoca és que moltes vegades els usuaris d'Olot a Girona hagin d'anar drets o, de vegades fins i tot, en algun cas a Banyoles, l'autobús ja no pari, de ple que va.

Per tant, aquí presentem una sèrie de mesures concretes, que són ampliar l'oferta, augmentar les freqüències, doblar autobusos en hores punta, disposar d'autobusos directes i semidirectes i també inversions en renovació de la flota. També una altra de les propostes que fem és acabar de fer tota la integració tarifària de les comarques gironines. Avui en dia encara molts de municipis gironins no estan integrats a l'ATM i això no és només que dificulta també la planificació, sinó que també és una repercussió directa en el cost dels viatges i això la població jove encara ho pateix en primera persona.

I per últim, també una de les propostes que fem és l'estudi de mobilitat de l'UdG. Pensem que és molt important que puguem garantir que els nostres joves puguin arribar a la universitat amb transport públic. I no només s'ha de tenir en compte els dos campus que hi ha actualment, el de Barri Vell i el de Montilivi, sinó que també hem de tenir en compte el Campus de Salut que hi haurà ben aviat a comarques gironines.

Moltes gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputada.

I ara és el torn dels diferents grups parlamentaris que han presentat esmenes. Comencem amb el Grup Parlamentari de la CUP i té la paraula el diputat Dani Cornellà.

**Dani Cornellà Detrell**

Sí, gràcies. Benvinguts i benvingudes. Nosaltres donarem suport a totes les propostes, a tots els acords que presenta aquesta moció. De fet, entenem i ens agrada que es demani augmentar aquestes freqüències, horaris, etcètera, de l'autocar, perquè entenem que el que això demostra és que en un futur pròxim el Govern no pugui dir que no és viable fer el tren tram Girona-Banyoles-Olot, perquè realment si hi ha una demanda molt alta dels serveis d'autocar, també vol dir que aquests informes que ens presenten, que qüestionen aquesta mobilitat entre Girona-Banyoles i Olot no és real, i que sí que pot ser viable altres maneres d'afavorir el transport entre comarques gironines.

Tot i això, vam presentar l'esmena 2, amb voluntat de millorar el text, en cap cas per qüestionar el que diu, perquè nosaltres entenem que s'ha d'incloure i hi ha d'haver una integració tarifària de Rodalies i els regionals, perquè al Ripollès o la Cerdanya, que estan a comarca, o una part de la Cerdanya, almenys està a comarques gironines, t'has de poder moure des d'Olot per anar a Ribes de Freser, has de poder agafar l'autocar, però després l'R3. Si l'R3 queda només integrada a l'àrea metropolitana de Barcelona, després els gironins, o d'Olot, és igual, del municipi que siguin, que ens movem entre comarques gironines, no quedem totalment integrats, perquè una part estaria a l'ATM de Barcelona i una part, com vostès han posat, estaria a comarques gironines, l'ATM pròpia.

Per tant, una mica el que nosaltres defensem és, com que ja existeixen d'altres experiències, com al Baix Penedès, que estan a la de Tarragona, però estan a la de Barcelona, perquè en funció d'on volen anar, si volen anar cap a Tarragona o volen anar cap a Barcelona, quedin integrats tots els transports. Una mica aquesta esmena anava en aquest sentit, per millorar la mobilitat i per incloure també l'R3 a la nostra ATM, que de fet això hauria de ser sentit comú, perquè no tindria massa sentit que no ens puguem moure entre els diferents municipis de la mateixa comarca gironina, i que alguns quedin exclosos. Per tant, aquesta és la nostra esmena.

I, com ja he dit, votarem que sí a tots els acords.

### **El vicepresident**

Gràcies, diputat Cornellà. És el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Salvador Vergés.

### **Salvador Vergés i Tejero**

Molt bé, moltes gràcies, vicepresident. Nosaltres, Junts per Catalunya, estem òbviament a favor, i ho dic també com a olotí, en la millora de l'autobús, de la línia que va d'Olot a Girona, amb més freqüències, amb més capacitat, és evident, i és necessari, però sí que hem introduït una esmena que, pel que ens consta, ens l'heu acceptat i ho agraïm, en el sentit que no només aquesta línia, sinó també la que va d'Olot cap a Barcelona via Bracons, també es millori.

I en aquest marc, nosaltres el que reclamem és ampliar el focus i parlar d'estudiar les necessitats de transport públic a la comarca, i, en aquest sentit, més una comarca, recordem-ho, que va ser de les primeres a Catalunya a tenir tren, després es va eliminar aquest tren, i, per tant, el bus té una importància absolutament fonamental.

En aquest marc d'estudiar el transport públic en general a la comarca, aixecar el focus, doncs reclamem també les llançadores de bus cap a l'estació de Torelló, l'R3, tot i que sembli que és llançar-te a les brases, perquè això de llançar-te cap a l'R3 té un cert perill, evidentment, i com deia ara el company anterior, d'estudiar el tren tram d'Olot cap a Banyoles i cap a Girona.

El punt 2, que fa referència a completar aquesta integració tarifària en el que és l'Autoritat Territorial de la Mobilitat de Girona, també hi estem d'acord, també agraïm que se'ns hagi acceptat l'esmena d'afegir aquest afegitó de, «amb diàleg i respectant l'autonomia dels ajuntaments». Tinguem en compte que, si bé és cert que a la Garrotxa va representar un salt qualitatiu aquesta integració, al final el finançament és repartit entre la Generalitat i els propis municipis, i en el cas concret del consistori olotí representen cent mil euros a l'any, que no és una xifra, per una ciutat com Olot no és una xifra menor.

I, finalment, el tercer punt, que fa referència a encarregar aquest estudi de mobilitat a l'entorn del que és la Universitat de Girona, l'UdG, però tenint en compte, posa, el Campus de Salut de Girona, també hi...

Fitxer 13

estem d'acord.

Sí que voldria fer una mica l'apunt polític en el sentit que, si la consellera Paneque, en aquest cas del Grup Socialista, segueix per motius, entenem que electoralistes, com a candidata a l'alcaldia de Girona, per motius electoralistes, potinejant l'acord al consens que hi havia al voltant del Campus de Salut de Girona, amb el perill d'augmentar d'una manera inviable el cost i fent que aquest projecte, potser se'n vagi dos anys més enllà, la qual cosa podria significar que ens avancés el Campus del

Clínic i, per tant, el Campus de Salut de Girona es veïés descartat o posposat, potser no val la pena que parlem de la mobilitat del Campus de Girona, si resulta que precisament el que ens està trontollant, per culpa del que estic explicant, és el propi Campus de Girona.

Esperem que qui hagi de reflexionar, reflexioni, i les coses tornin al seu lloc.

Moltes gràcies.

### **El vicepresident**

Gràcies. Ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar i té la paraula el diputat Francesc Jesús Becerra, quan vulgui.

### **Francesc Jesús Becerra Ramírez**

Sí, gràcies, vicepresident. Agraïm la moció presentada per Esquerra en el que és la millora de la mobilitat en el transport, precisament, de bus entre Olot i Girona, preferencialment. Comentar, arran de les diferents intervencions, crec que hi ha un alineament de tots els grups en millorar. Crec que s'ha de reconèixer que la integració tarifària de la Garrotxa el 2023 va ser un encert. L'ATM de Girona ja es coneix que ha mantingut la deducció del 50 per cent del preu aquest gener i per tot aquest any hi ha aquesta deducció del 50 per cent. Per tant, els preus no es mouran del que actualment estan durant tot aquest any. Això és una molt bona notícia.

També està en marxa, des de fa mesos, des del gener, una enquesta de mobilitat que és recurrent, que es va fent cada any, i llavors aquesta enquesta de mobilitat, animo a tota la gent que participa de l'ATM i de la mobilitat a contestar, perquè és el termòmetre per captar quines necessitats hi ha.

S'ha de reconèixer que la millora del servei l'últim any, any i mig ha millorat. Ha millorat en el sentit que s'han incrementat fins a vint-i-tres freqüències en total, ja des del tram que passen per Besalú. Hi ha moltes més freqüències en diferents línies, també la línia que passa per Amer i Sant Joan dels Fons. Hi ha busos exprés fins a un total de vuit. I a més a més, la línia de Ripoll a Girona també s'ha millorat, tot això permet la connectivitat, tant amb Rodalies per les dues vessants, tant la part alta com la part connectada a Girona.

En el sentit de les esmenes que nosaltres presentàvem, bàsicament el que buscàvem era no desvirtuar la feina que s'estava fent des de la Generalitat, que ja és molta. Totes aquestes millores ja són bastant freqüents. La Generalitat ja és conscient, i el Partit Socialista, que pot haver-hi en trams ben puntuals incidències, sobretot en moments d'aglomeració puntual al matí, etcètera, que sí pot donar repercussions, i aquestes incidències puntuals són les que s'han de solucionar.

Les nostres esmenes anaven en el sentit de no desmerèixer la feina que fa la Generalitat i dir, en el sentit de, per exemple, l'esmena primera, de continuar treballant en aquest sentit. Creiem que queda una mica descol·locada la introducció que fa Junts d'afegir el tram de Barcelona, quan no forma part de l'ATM de Girona, no forma part de l'estudi de mobilitat que es planteja, llavors queda una mica una transacció o una acceptació d'esmena una mica fora de lloc. Acabo, vicepresident.

Però, en general, com que estem bastant alineats, si bé ens abstindrem, quant a la primera i la segona, més que res per un tema de terminis, que assenyala el primer trimestre, el primer trimestre ja s'ha superat, s'haurien de..., en el segon semestre. Llavors, aquesta no acceptació d'esmenes no l'entenem, però ens abstindrem, no obstaculitzarem si s'aprova.

I quant a la tercera, sí que li votarem a favor.

### **El vicepresident**

Gràcies, diputat Becerra. I ara tenen la paraula els diferents grups parlamentaris que no han presentat esmenes, i té la paraula el Grup Parlamentari del Partit Popular, la diputada Eva García Rodríguez.

### **Eva García Rodríguez**

Gràcies, senyor vicepresident. Saludem també els joves que avui ens acompanyen en aquesta comissió. Nosaltres hi donarem suport, a la proposta de resolució presentada pel Grup d'Esquerra. Tal com s'ha comentat, els problemes i les dificultats del transport públic en aquestes comarques són una obvietat i, per tant, això no ho discuteix ningú. I, especialment, en referència a donar suport a l'autobús en aquesta comarca, és absolutament vital, donada la manca d'alternatives de

transport real que tenen les persones que viuen o treballen en aquestes comarques de Catalunya.

Per tant, com s'ha exposat, les millores en el servei de la línia d'autobús entre Olot i Girona estem absolutament d'acord. Poder ampliar l'oferta, reforçar la línia amb un increment de les freqüències, doblant autobusos en hores punta. Sí que és veritat que quan es fa referència en dos punts de la proposta a portar-ho a terme abans que acabi el primer trimestre del 2025, entenc que això s'hauria d'esmenar en aquests moments, però, en qualsevol cas, nosaltres hi donarem suport.

Entenem també que l'estudi de mobilitat al voltant de la Universitat de Girona i del que serà en un temps també el Campus de Salut, s'ha de reforçar i, per tant, aquest estudi de mobilitat és del tot necessari que es faci i que es faci amb la màxima rapidesa.

Per tant, sense més, des del Partit Popular donar suport a aquesta proposta de resolució.

#### **El vicepresident**

Gràcies, diputada García. I ara és el torn del diputat Andrés Bello, del Grup Parlamentari de VOX, quan vulgui.

#### **Andrés Bello Sanz**

Muchas gracias, señor vicepresidente. Por nuestra parte, apoyar la propuesta. Y me adhiero a los comentarios anteriores, porque esta propuesta ha quedado desfasada en dos de los puntos y parece un poco absurdo aprobar algo que es imposible por sí mismo.

No sé si el letrado nos podrá asesorar sobre si es posible hacer un cambio sobre ese plazo.

Muchas gracias.

#### **El vicepresident**

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

#### **Lluís Mijoler Martínez**

Moltes gràcies. Agraïm la proposta. Jo crec que amb la diagnosi coincidim perfectament. Algú ha dit que la línia d'autobús Olot-Girona és un problema. Jo crec que no és un problema, és un símptoma. És un símptoma d'una realitat de la manca d'inversions en mobilitat i d'una visió de la mobilitat basada en el cotxe, basada en la carretera, i no pas en el transport públic. Quan les polítiques de transport públic s'apliquen amb decisió, com va ser la integració tarifària de la Garrotxa, com s'ha dit, té un èxit que el que fa es desbordar les previsions, però això també genera la imatge de persones quedant-se a la parada per no poder agafar l'autobús.

Aquesta imatge genera frustració, genera ansietat del treballador, de la treballadora, que no arriba a la feina, resignació d'una persona que, per exemple, pot perdre una visita mèdica, etcètera. Per tant, creiem que és important que la proposta plantegi aquests objectius estratègics com la integració tarifària, la planificació de la mobilitat universitària. Entenem que són pilars d'una xarxa de transport públic del segle XXI, de veritat.

Creiem que amb les esmenes milloren també la proposta i espero que siguin acceptades, com crec que així ha estat anunciat, sobretot en el sentit de l'esmena de la CUP.

De les esmenes del PSC, que amb les seves paraules seguir treballant, disponibilitat pressupostària, etcètera, concs crec que està bé, d'una banda, no generar falses expectatives i, per tant, podem compartir la reflexió, però la cautela també pot ser enemiga de la solució i, per tant, el que tampoc podem admetre és que la disponibilitat pressupostària generi una incertesa, o un element d'incertesa en un compromís que ha de ser, en aquest cas, polític. Per tant, més enllà de l'executiu, el nostre compromís polític en una proposta ha d'anar més enllà de la disponibilitat pressupostària.

Per tant, nosaltres donarem suport a aquesta proposta i agraïm, com deia, de nou, que Esquerra Republicana l'hagi portat al debat.

Gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputat Mijoler. I ara el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana té un minutet per a posicionar-se sobre les esmenes presentades.

**Laia Cañiguerol Olivé**

Perfecte. Moltíssimes gràcies. Agrair el suport dels diferents partits polítics que votaran a favor d'aquesta proposta de resolució. Agrair, també, les esmenes que han presentat els diferents partits.

Acceptem l'esmena de la CUP, acceptem, també, les esmenes de Junts, perquè creiem que afegeixen millores, perquè té aquesta visió, aquesta voluntat d'anar més enllà de, també, assegurar aquesta connectivitat amb la resta de país, més enllà de comarques gironines.

Jo li vaig comentar al portaveu del PSC que no podíem acceptar les seves, perquè canviaven moltíssim la voluntat dels punts.

I, també, fer referència que farem una transaccional in voce amb l'esmena de Junts del punt número 2. Aquesta proposta de resolució la vam entrar el desembre del 2024, per això parlàvem del primer trimestre del 2025. És obvi que ja ha passat, i, per tant, canviarem i farem referència al primer semestre de 2025, en comptes del primer trimestre del 2025, perquè així realment serà més adient.

En qualsevol cas, agrair el suport. Dir que necessitem aquesta inversió en el transport públic de comarques gironines, perquè aquest 30 per cent de persones que han deixat el cotxe i han agafat el transport públic continuïn fent aquesta aposta, i perquè la reducció del 50 per cent dels preus del bitllet tots els ciutadans de Girona en puguin ser beneficiaris, i no només els que arriba transport ATM.

Gràcies.

**El vicepresident**

Per tant, diputada, lo punt 2 de la moció el llegim, tal com quedaria?

**Laia Cañiguerol Olivé**

El punt 2 de la moció afegim l'esmena de Junts al final, que fa referència a, en coordinació amb els ajuntaments, però en la primera frase, allà on es posa primer trimestre, seria primer semestre.

**El vicepresident**

Per tant, el punt 2 seria, fer realitat, abans d'acabar el primer semestre del 2025, la integració tarifària a tota la demarcació de Girona a l'ATM, amb consens i diàleg, respectant...

**Laia Cañiguerol Olivé**

Amb consens i diàleg, i respectant l'autonomia dels ajuntaments i de les entitats municipals descentralitzades. *(Remor de veus.)* La de la CUP és el primer punt. *(Forta remor de veus. Sí, punt i a part, incloent-hi la tota..., bé, mira. (Persisteix la remor de veus.)* Acceptem la...

**El vicepresident**

Incloent-hi la totalitat dels trams de serveis de Rodalies de Catalunya compresos en la demarcació..., res. Per tant, això seria..., d'acord?

**Laia Cañiguerol Olivé**

En el fons és complementari.

**El vicepresident**

D'acord.

Per tant, entenc que passaríem per votació separada los tres punts.

*(Remor de veus.)*

1 i 2..., votem 1 i 2. *(Andrés Bello Sanz demana per parlar.)* Sí, senyor Bello.

**Andrés Bello Sanz**

Sí, ¿la referencia al primer trimestre se cambia también del punto 1?

**Laia Cañiguerol Olivé**

La referència al primer trimestre...*(Veus de fons.)* Ah!

**Andrés Bello Sanz**

Sí, es que sale dos veces.

**Laia Cañiguerol Olivé**

D'acord. Doncs sí, també podríem canviar-ho del..., si no hi ha inconvenient a fer una altra esmena transaccional in voce, també ho canviaríem. Ja us dic, quan la vam entrar era el desembre del 2024 i..., (*Remor de veus.*) Sí, l'ordre del dia d'aquesta comissió és molt ple i ara ja és el segon trimestre.

**El vicepresident**

Per tant, entenc que s'accepta aquesta transacció i passem tota referència al primer trimestre al primer semestre del 2025. (*Salvador Vergés i Tejero demana per parlar.*)

**Salvador Vergés i Tejero**

I el punt 2 incorpora tant l'esmena nostra, com l'esmena de la CUP, sí? D'acord.

**El vicepresident**

Exacte.

Per tant, passem a votació punt número 1 i punt número 2. (*Forta remor de veus.*)

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

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

Per tant, s'aprovaria amb 11 vots a favor i 5 abstencions.

I ara passem a votació el punt número 3.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, s'aprova per unanimitat el punt número 3.

Perfecte, doncs abans de passar al següent punt de l'hora del dia, agrair la presència del Jovent Republicà de Girona i, per tant, seguim la comissió.

Seguim amb l'ordre del dia, punt número 6.

*(Pausa. Forta remor de veus.)*

Fitxer 14

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

250-00199/15

Seguim. Punt número 6, Proposta de resolució sobre la millora de la línia autobús 621 Tordera-Blanes-Barcelona, presentada pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. I té tres minuts la diputada Najat Driouech per a exposar lleugerament.

**Najat Driouech Ben Moussa**

Gràcies, president. Com que és la primera vegada que participo a la comissió, entenc que no passa res si passo dels tres minuts. *(Fortes rialles.)* Però, bromes a part, entrant en el tema...

**El vicepresident**

Passarà, passarà. Li demano esforç de síntesi, diputada.

**Najat Driouech Ben Moussa**

La proposta de resolució que avui nosaltres portem com a Esquerra Republicana és sobre la millora de la línia d'autobús 621 de Tordera-Blanes-Barcelona. Com vostès saben, i sinó, ara ho explico, Tordera és un municipi de l'Alt Maresme que en els darrers anys ha experimentat un augment de població considerat, arribant als dinou mil habitants. Evidentment, aquest augment de població ha incrementat també la demanda del transport urbà i interurbà dels viatgers.

Malgrat de disposar de la línia ferroviària R1, els greuges que tots vostès ja coneixen i els inconvenients que presenta l'estat actual dels serveis de la infraestructura, limita de manera determinant la possibilitat que els torderencs i torderenques puguin utilitzar aquest mitjà de transport de manera fiable. Són diversos els factors que desincentiven la utilització del tren. Parlem de freqüències de pas insuficients,

distància entre l'estació i el nucli urbà, durada dels trajectes fins a Barcelona, reiterades incidències del servei de Renfe o sensació d'inseguretat entre el trajecte de Blanes i Tordera, sobretot en la franja de nit.

Aquests greuges ferroviaris han obligat els veïns i les veïnes del municipi a optar cada cop més per l'alternativa per carretera, a través de la línia 621, i que fa el trajecte Blanes-Tordera-Barcelona, que ja ofereix millor servei que la línia ferroviària R1. Això no obstant, aquest augment creixent de la demanda, ha provocat que en determinades franges horàries els serveis sigui incapaç d'assumir tota la demanda que hi és i arriba a deixar passatgers i passatgeres a la parada sense poder pujar a l'autobús. Així mateix, els caps de setmana i festius, en aquest servei encara s'agreuja aquesta necessitat.

Per tot això, nosaltres, com a Esquerra Republicana, presentem i li demanem a aquesta comissió que voti evidentment a favor els següents punts. L'augment d'acord amb les necessitats detectades, el nombre d'expedicions, especialment a les hores punta de la línia d'autobús 621, Tordera-Blanes-Barcelona, per poder, evidentment, atendre les necessitats exposades, habilitar d'acord amb les necessitats exposades el servei de la línia d'autobús 621 Tordera-Blanes-Barcelona, i, per últim, ampliar les parades d'autobús comarcal nocturn fins a Tordera.

Crec que m'he ajustat en el temps i, simplement, després ja em posicionaré sobre les esmenes.

Gràcies.

### **El vicepresident**

Gràcies per l'esforç, diputada. Passem ara la paraula als grups parlamentaris que han presentat esmenes. És el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya i té la paraula la diputada Judith Toronjo, quan vulgui.

### **Judith Toronjo i Nofuentes**

Gràcies, vicepresident. Voldria agrair aquesta proposta de resolució a la companya que m'ha precedit en la paraula i per posar en el centre del debat i en aquesta Comissió de Territori una qüestió fonamental per als torderencs i torderenques. Com bé s'ha comentat, Tordera, amb aquest creixement que supera ja els dinou mil

habitants, té moltes limitacions pel que fa al servei de transport públic, tant pel que fa a Rodalies, com pel que fa al servei interurbà d'autobusos, i especialment pel que fa a aquestes connexions directes i necessàries a les dues ciutats, a Barcelona i a Girona, com a referència.

En aquest sentit, només disposem d'un servei de ferroviari que és aquesta línia R1 de Rodalies-Renfe, amb manca de garanties per arribar a l'hora a la feina, a la universitat o a un centre mèdic, i amb aquestes incidències i inseguretat constant que provoquen que l'alternativa més fiable per tots els usuaris, per tots els torderencs i torderenques, sigui fer ús dels autobusos, com dèiem, interurbans, que connecten el municipi amb la resta de poblacions veïnes, i en concret a través de les línies 601 i 621.

Un servei que, lluny de Renfe, sí que arriba a l'hora, però que amb aquest increment de la població també ha provocat els darrers temps que en determinades franges horàries, especialment a primera hora del matí i a darrera hora de la tarda, quedi obsolet i que, per altra banda, molts usuaris no puguin arribar a pujar-hi per l'increment de la demanda.

És per aquest motiu que es presenta una proposta amb unes actuacions molt clares per l'increment de la freqüència en les hores punta d'aquesta línia, com dèiem, que proposa en la 621 de Blanes-Tordera-Barcelona, també incrementant la seva freqüència pel que fa als caps de setmana i als dies festius, que és una necessitat reivindicada, així com també aquest servei de bus nocturn al Maresme, que agafen molt joves i que deixa enrere els torderencs, en aquest cas acabant la seva expedició al municipi de Malgrat de Mar.

Per tot l'exposat, i també en consonància amb l'acció política que havíem fet des de Junts per Catalunya la legislatura passada, hem presentat una setmana, que ha sigut acceptada, per tal d'incrementar aquest servei d'autobús, fer-ho no només amb el 621, sinó també amb el 601, que és el que connecta amb la ciutat de Girona, per la que també hi ha un increment substancial d'usuaris en els darrers temps.

Per tot l'exposat, hi votarem favorablement des del nostre grup parlamentari.

**El vicepresident**

Gràcies, diputada Toronjo. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar i té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio.

**José Ignacio Aparicio Círia**

Gràcies, vicepresident. La diputada Najat s'ha ajustat molt al temps, s'ha passat uns segons, que li recuperaré jo ràpidament. La redacció alternativa proposada suposava al nostre parer una millora respecte al text original, ja que adoptava un enfocament més integrador i, sobretot, més realista i alineat amb les actuals prioritats i treballs que s'estan fent des del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

El nou redactat se centrava, com la mateixa proposta de resolució, en la necessitat immediata de fer front als problemes de saturació detectats en hores punta, tot oferint una resposta clara a una de les principals preocupacions dels usuaris, que és la manca de capacitat i la comoditat mateixa del servei. Al mateix temps, introduïa una visió més estratègica i sostenible, incorporant el compromís d'analitzar l'evolució de la demanda per estudiar, de forma fonamentada, possibles ampliacions del servei en altres franges horàries, com ara els caps de setmana o les nits.

Aquesta formulació hauria permès ajustar les expectatives de manera més realista, tenint en compte la limitació de recursos públics i la necessitat de prioritzar actuacions allà on l'impacte sigui més significatiu. A més, no podem obviar l'existència de la xarxa ferroviària paral·lela del tren de Rodalies, que cobreix en part aquest corredor, i que ha de ser considerada dins de qualsevol anàlisi global de la mobilitat.

Hem de ser curosos amb els serveis per evitar solapaments ineficients i avançar cap a un model de transport públic més coordinat i racional. Rodalies està millorant dia a dia, aquestes millores ja van començar, de fet, amb el Govern anterior i aviat els seus serveis seran molt més òptims i eficaços que com se'ls va trobar el Govern actual.

En conjunt, la proposta refosa, al nostre parer, millorava la claredat i la viabilitat de l'acord, mantenia un compromís amb la millora del servei i afavoria una planificació basada en criteris de demanda, eficiència i coherència territorial. Com que no ha estat acceptada i hi ha paràmetres que pensem que s'haurien de millorar o es

podrien ajustar, doncs nosaltres no podem votar a favor, però tampoc podem votar en contra, perquè estem d'acord amb totes aquestes millores.

Per tant, el nostre posicionament serà una abstenció.

Hem recuperat el temps, gràcies.

#### **El vicepresident**

Gràcies, diputat Aparicio. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular. Té la paraula la diputada Eva García.

#### **Eva García Rodríguez**

Gràcies, senyor vicepresident. Bé, estem davant d'un altre proposta de resolució sobre autobusos. Crec que és la clara senyal que el transport ferroviari no funciona com hauria de funcionar i que, per tant, els viatgers busquen alternatives, com és el cas de l'autobús. Crec que la diputada Najat ha explicat perfectament que l'increment de població al municipi de Tordera genera els problemes actuals que ens trobem i, per tant, el sentit d'aquesta proposta de resolució és del tot necessari, és del tot assenyat.

Nosaltres no podem fer més que votar a favor. Creiem que aquest increment del nombre d'expedicions, sobretot a les hores punta, és molt necessari per tal de donar resposta als problemes que pateixen els ciutadans que viuen en aquest municipi i al seu entorn.

Per tant, des del Grup Popular donarem suport.

#### **El vicepresident**

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

#### **Andrés Bello Sanz**

Gracias de nuevo, señor vicepresidente. Bueno, nosotros vamos a votar a favor, pero quiero comentar y celebrar el cambio de opinión de Esquerra Republicana cuando nos dicen o nos hablan de la sensación de inseguridad en el trayecto entre Blanes y Tordera, sobre todo por la noche, refiriéndose al transporte ferroviario. ¿Por qué digo esto? Pues que todos recordamos que hace poco tuvimos un debate sobre

las incidencias de la red ferroviaria, que se celebró en el Pleno del Parlamento el pasado mes de marzo, y desde VOX hicimos una propuesta que literalmente decía: Establecer un plan de despliegue policial en estaciones y trenes, que garantice un transporte ferroviario seguro para todos los pasajeros. Este despliegue deberá tener más intensidad en los trenes de última hora de la tarde y fines de semana, en los que se prevea mayor afluencia ante eventos.

Bien, pues ante esta propuesta que coincide con lo que hoy ha escrito Esquerra Republicana, Esquerra Republicana y la izquierda y todo el separatismo votó en contra.

Bienvenidos al cambio.

Muchas gracias.

#### **El vicepresidente**

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

#### **Lluís Mijoler Martínez**

Gràcies, vicepresident. A veure, jo crec que el que ens situa aquesta proposta de resolució és paradigma de la mobilitat del país. Estem veient com aquesta línia d'autobús, Tordera-Blanes-Barcelona, augmenta la seva capacitat o veu augmentar la seva capacitat per dos motius bàsics i essencials. Un, el creixement de Tordera, una ciutat dinàmica i en ple creixement, com és el Maresme, però també com és el país, necessita de majors infraestructures de mobilitat, primera evidència.

Segona evidència, la R1 no funciona. Si la R1, si Rodalies no funciona, el que això suposa és que la gent, malgrat renunciï al vehicle privat i vulgui utilitzar el transport públic, es veu abocada a una utilització de l'autobús. Per tant, què acaba passant? Com dèiem a la resolució d'abans, que això genera frustració. Genera frustració amb la ciutadania, perquè veu que l'Administració no li resol el seu problema de mobilitat.

I, per tant, en aquest sentit, desafecció, també cap a les institucions i cap a la política, però també, sobretot, s'expulsen usuaris cap al cotxe privat i, per tant, congestió a les carreteres i allò que no volem, que és més emissions de CO<sub>2</sub> al nostre país.

Per tant, diguéssim, a aquesta proposta de resolució li donarem suport, com no pot ser d'una altra manera, però manifestant això, no és només un problema d'aquesta línia Tordera-Blanes-Barcelona, sinó que és una qüestió de la mobilitat del país i com plantegem la mobilitat del segle XXI.

Tenim una oportunitat, i no em cansaré de repetir-ho cada vegada que parlem d'autobusos en aquesta comissió, que és que el 2028 s'han de renovar les concessions i que, per tant, és una oportunitat també de repensar aquest model de mobilitat, pel que fa al transport públic en autobús.

Per tant, en aquest sentit deia, donem suport a la moció, creiem que algunes de les menes venen a millorar, les del PSC crec que venen una mica com el mateix que he dit abans, amb aquesta massa responsabilitat i massa disponibilitat pressupostària. Jo també els demanaria que, en qüestions com aquesta, només d'una línia d'autobús, tinguin la mateixa convicció per prendre decisions sense consensuar, com ha estat amb l'ampliació de l'aeroport.

Gràcies.

#### **El vicepresident**

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

#### **Dani Cornellà Detrell**

Sí, gràcies. Bé, com ja em senten sovint quan parlem en aquesta comissió, quan arriben propostes referents a l'autocar, a busos directes, bàsicament, des de diferents indrets cap a Barcelona, molt sovint, ja n'hem parlat de varies, precisament del Maresme cap a Barcelona, en aquest cas també surt de comarques gironines però passant pel Maresme i cap a Barcelona, i evidentment hi donem suport, perquè entenem que aquestes línies i aquest augment, reforçar aquestes línies és necessari pel mal funcionament del servei ferroviari, en aquest cas de la R1, i per això hi donarem suport.

Però el que cal fer de manera urgent és millorar la R1 per garantir que tots aquests autocars, que tots aquests serveis...

Fitxer 15

d'autobusos, el que realment han de fer és comunicar bé totes les zones de Tordera que estan allunyades de l'estació. Les poblacions, per exemple, que estan al voltant, que puguin arribar a l'estació de tren, aquest ha de ser l'objectiu final. Per ara votem aquesta petició a favor, però l'objectiu hauria de ser aquest.

També, evidentment, donar suport a la petició de fer arribar el bus nocturn a Tordera, en el sentit que ja ho hem debatut també en altres PRs en aquesta comissió, que el bus nocturn ens ha d'arribar més enllà de l'àrea metropolitana de Barcelona.

En el cas de Tordera, però, el tren, el que sí que volíem parlar, perquè és especialment flagrant, és que tothom sap que l'R1, entre Arenys de Mar i Maçanet-Massanes, actualment va en via única, però a Tordera hi havia arribat a haver fins a tres vies, de manera que podia ser un punt de creuament de trens, però als anys noranta van desmantellar les vies desviades i ara hi ha tot un tram de quinze quilòmetres entre Blanes i Maçanet en via única, que condiciona la capacitat de la pròpia línia, i això per culpa de no poder-se creuar trens a Tordera, poden passar menys trens en el tram Blanes-Maçanet. I no és fins fa unes setmanes que Adif, finalment, va adjudicar la redacció del projecte per esmenar aquest error històric, i reobrir una via desviada a Tordera.

I els explico això, perquè per nosaltres hem d'anar cap aquí, de millorar la xarxa ferroviària, per garantir una mobilitat sostenible a una majoria de la població. I que tot el que sigui ampliar línies de bus actuals, que fan el mateix trajecte que un servei ferroviari, nosaltres avui donem suport, però això no pot ser. No pot ser que anem augmentant els autocars que fan el mateix trajecte que una línia ferroviària, perquè aquesta no funciona. El nostre objectiu és que la xarxa ferroviària funcioni i els autocars desviar-los cap a les poblacions que no tenen xarxa ferroviària i que han d'anar cap a l'estació.

Gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputat. I ara la diputada Najat Driouech té un minut per posicionar-se sobre les esmenes.

**Najat Driouech Ben Moussa**

Gràcies, vicepresident. En primer lloc voldria fer un agraïment, tant al Grup de Junts per Catalunya, com al Grup de Socialistes i Units per Avançar per la presentació de les esmenes. Respecte a l'esmena presentada pel Grup de Junts, evidentment l'acceptem perquè millora el text, i a més a més fa que arribem a un altre servei, a la línia 601, que no la contemplava la pròpia proposta de resolució.

I respecte a les esmenes presentades pel Partit Socialista, enteníem que, clar, els tres punts que nosaltres presentem aquí a la proposta es fa una fusió i és un únic punt, creiem, que descafeïna el sentit de la pròpia proposta.

I per acabar voldria també fer un agraïment a la resta dels portaveus i les portaveus que han intervingut en el debat d'aquesta proposta, no només pel to, sinó també pel seu suport, que ja han avançat.

I respecte al diputat de VOX, no sé si no ho sap, però és que votem en contra de totes les propostes de VOX. I, evidentment, per nosaltres la inseguretat no és el que per vostès representa la inseguretat.

Gràcies.

**El vicepresident**

Gràcies, diputada.

Per tant, passaríem a votació.

Podem votar tots els punts conjuntament? *(Pausa.)*

Per tant, perfecte.

No és habitual en esta comissió votar..., *(Rialles. Forta remor de veus.)* Sí, déu-n'hi-do.

Vots en contra de la proposta de resolució?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

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

Per tant, quedaria aprovada per 11 vots a favor i 5 abstencions.

Passem a l'últim punt de l'ordre del dia. Fem canvi a la Mesa i comencem.

*(Pausa.)*

### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Bé, comencem amb el setè punt de l'ordre del dia i darrer.

#### **Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a Anglesola**

250-00218/15

Començaríem aquesta proposta de resolució, que ha estat presentada per Junts per Catalunya, amb el diputat Ignasi Prat, que té un temps de tres minuts per fer la proposta.

#### **Ignasi Prat i Sarri**

Bon dia, president, membres de la mesa, diputats i diputades. En primer lloc, agrair al PSC la transacció que han portat a terme per al tema de la rotonda. Llavors, avui defensem una proposició de resolució que no és cap caprici, ni una demanda simbòlica. És una necessitat urgent i real que afecta la vida diària dels veïns i veïnes d'Anglesola. Parlem d'un municipi que pateix, dia rere dia, les conseqüències del trànsit pesat derivat de l'activitat de les graveres i la planta de formigó, que travessa els seus carrers principals. I aquest no és un carrer qualsevol, és l'eix vertebrador del poble. Allí trobem l'escola, la llar d'infants, el consistori mèdic, la farmàcia, els comerços, tot allò que fa que un poble sigui viu.

Aquesta convivència forçada entre trànsit industrial i vida quotidiana genera congestió, inseguretat i una pressió insostenible per als veïns. I el problema no s'acaba aquí. També el carrer Esport, pas habitual de maquinària agrícola cap a la zona dels Farrugats, pensem que és una zona de sis-centes hectàrees, pateix una saturació preocupant, per no parlar dels accessos a la zona esportiva i als habitatges propers. Per això, el moment és ara. La construcció de la variant de Tàrraga-Balaguer representa una oportunitat estratègica, que no podem deixar passar.

Proposem aprofitar aquesta actuació per construir una rotonda que permeti, u, redirigir el trànsit pesat fora del nucli urbà, millorar l'accés a zones agrícoles com Farrugats, i, sobretot, recuperar l'espai públic per a la ciutadania, per a la seguretat i per a la qualitat de vida. Una infraestructura senzilla, però amb un impacte immens, no només en termes de mobilitat, sinó en termes de salut, seguretat i benestar.

Per això demanem el suport de tots els grups per fer realitat aquesta proposta. No es tracta només d'un projecte per Anglesola, sinó d'un exemple de com, amb voluntat política, podem fer compatible el desenvolupament econòmic i la vida digna dels nostres pobles.

Moltes gràcies.

### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Molt bé. Doncs, a continuació, tindria la paraula, un moment que..., el diputat del PSC, Manel Ezquerra.

### **Manel Ezquerra Tomàs**

Gràcies, vicepresidenta. Bé, com sempre en aquesta comissió, ja no sabem si hi ha el president o la vicepresidenta o..., (*Remor de veus.*) Bé, compartim la diagnosi, compartim que estem davant d'un municipi més on fa falta rotondes, on hi ha aquestes reivindicacions històriques, com avui hem escoltat també a la comarca del Bages, és molt més complicat encara que construir unes rotondes, però aquí ens trobem davant la circumstància que ja hi ha una rotonda a l'entrada, que està en construcció, o hauria d'estar construint-se, però no sabem si està aturada perquè fa falta expropiar una mica el voltant, als costats de la carretera, i la PR va encarada – la rotonda–, a la sortida del municipi.

Tenim quatre-cents habitants, i que evidentment és important, està molt transitat aquest carrer, perquè connecte la segona i tercera ciutat de la província de Lleida, Tàrraga amb Balaguer. Trobem molt bé poder acordar, i arribar a acords, no solament avui amb Junts, sinó jo crec que aquestes reivindicacions històriques que tenim encallades i que comissió darrere comissió, veguem que van apareixent, ja sigui en mobilitat ferroviària, o mobilitat de busos, com també ha sortit ara, com en infraestructures.

Per tant, el que sí que també hauríem de fer és treballar plegats per intentar tenir pressupostos l'any vinent, i segurament PRs d'aquest caire, com aquestes rotondes, podrien ser una realitat, o com no fa massa dies va passar amb una variant de Seròs, ja parlant del nostre territori, i crec que són importants, que remem junts en el sentit de tenir pressupostos el proper any i que aquestes infraestructures puguin ser una realitat.

Gràcies.

### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Molt bé, moltes gràcies. A continuació tindria la paraula Albert Salvadó, el diputat d'Esquerra Republicana.

### **El vicepresident**

Gràcies. Bé, des d'Esquerra Republicana volem expressar el nostre suport a esta proposta de resolució que és porta a debat, relativa a la construcció de la rotonda de la sortida a Anglesola, aprofitant, com bé deien els companys que m'han presidit, el projecte de la nova variant de la C-53 en direcció Balaguer. Som plenament conscients, i ho compartim, que la situació actual al municipi d'Anglesola genera una problemàtica que és molt real.

El trànsit pesat associat a l'activitat industrial i agrícola, que actualment travessa el nucli urbà, suposa un risc per la seguretat viària i un perjudici evident per la convivència i qualitat de vida dels veïns i veïnes. Especialment preocupant és la presència d'este trànsit en vies amb alta densitat de serveis, com són l'escola, la llar d'infants, consultori mèdic. Estos espais han de ser entorns de confiança per a les famílies, i no pas vies de pas de camions o maquinària pesant.

I en este sentit, coincidim que la proposta de construir una rotonda permetria redirigir adequadament este trànsit, descongestionant el centre del municipi i millorant les condicions de seguretat. Però, cal dir-ho també clar, esta proposta supera la mirada estrictament local. L'impacte d'esta infraestructura afecta de ple el conjunt de l'Urgell i el seu entorn. Municipis com Tàrrega, Bellpuig, Barbens o Vilagrassa, i moltes explotacions agràries que configuren el teixit productiu del territori també se'n veurien beneficiats.

Per tant, ens trobem amb una actuació que reforça la connectivitat comarcal i contribueix a una mobilitat més funcional i adaptada als reptes de la realitat rural. També voldríem remarcar que esta proposta s'alinea plenament amb els principis que el nostre grup sempre hem defensat en matèria de mobilitat, seguretat, sostenibilitat, justícia territorial com a criteris de planificació, i en este cas concret veiem una oportunitat clara per avançar en estos tres àmbits.

El desplegament del Pacte Nacional per la Mobilitat Segura i Sostenible, i el Pla de Seguretat Viària 21-30 ja persegueix una reducció dràstica de les víctimes de la xarxa viària, i accions com la que estem debatent són un exemple de com les actuacions de petita o mitjana escala poden tenir un gran impacte real i com es poden planificar infraestructures en el sentit no estrictament local, sinó en sentit comarcal, aprofitant sinergies com en este cas, la construcció de la variant.

Acabo. Per tot plegat, el nostre grup votarem a favor de la proposta, tot reconeixent l'interès general que la motiva, i també perquè contribueix a avançar cap a un model de mobilitat més segura, més equilibrada i més justa per a tothom, i també per als municipis petits i mitjans del país.

Crec que se mos presenta una esmena transaccional que, des del nostre punt de vista diluïx un punt de lo que seria la urgència de l'actuació, però evidentment no podem no donar-li suport i, per tant, incidint i instant que el Govern ho posi com a prioritat, votarem a favor de la proposta de resolució.

### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Bé, gràcies. A continuació és el torn del Partit Popular i té la paraula la diputada Eva García.

### **Eva García Rodríguez**

Moltes gràcies, senyora diputada, membre de la Mesa, secretària de la Mesa del Parlament. Bé, nosaltres compartim absolutament la necessitat de construir aquesta rotonda al municipi d'Anglesola, i evidentment donarem suport, però sí que volia fer algun comentari, perquè a l'exposició de la mateixa el diputat de Junts feia referència a que era una infraestructura senzilla, que era una necessitat urgent aquesta

construcció de la rotonda, i que hi havia greus conseqüències del trànsit pesant, passant per aquest municipi d'Anglesola.

Però clar, resulta que amb l'esmena transaccional a què vostès han arribat amb el Grup Socialista que dona suport al Govern, doncs escolti'm, estan donant un any, parlen del primer semestre del 2025, els hi donen un any perquè estudiïn. Home, llavors o no és tan urgent, senyor Prat, o escolti'm, el compromís que vostès han aconseguit avui del Grup Socialista, del Govern de Catalunya, és un compromís molt poc ambiciós, perquè han rebaixat absolutament el contingut inicial de la seva proposta. Però és evident que bé, alguna cosa hem aconseguit, alguna cosa hem avançat, però repeteixo, molt poca ambició amb aquesta transacció amb el Grup Socialista, que demana un any per estudiar i després d'estudiar, el juliol del 26 ja veurem què passa.

Per tant, en qualsevol cas, poca ambició, repeteixo, amb aquesta transacció, però nosaltres evidentment que donem suport, com a mínim, a aquesta proposta de mínims, no, de molt mínims.

#### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Bé, moltes gràcies. A continuació és el torn del Grup Parlamentari VOX. Té la paraula Andrés Bello.

Fitxer 16

#### **Andrés Bello Sanz**

Gracias, tan solo para confirmar nuestro voto favorable.

#### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Bé, moltes gràcies, a continuació és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Mijoler.

#### **Lluís Mijoler Martínez**

Sí, moltes gràcies. I de nou una proposta que té a veure amb la mobilitat en aquest cas, i que té a veure amb la situació crítica d'un municipi com Anglesola, que veu que –i ho heu dit i no afegiré més al que ja s'ha dit–, que la seva artèria principal, el

seu espai de vida i de trobada comunitària diguéssim, es veu segrestat pel tràfic pesant. Per tant, aquesta proposta a nosaltres ens sembla bé, hi donaríem suport.

I creiem que en aquest cas l'esmena del PSC, i contràriament al que deia a les propostes de resolució anteriors, no és una renúncia a la urgència, creiem, sinó que és una aposta precisament pel contrari, per blindar la solució. I en aquest sentit crec que la transacció aporta aquest blindatge. Per què? Perquè en integrar la rotonda d'Anglesola dins de l'estudi global oficial del corredor de la C-53 s'aconsegueix una fita fonamental, que és que la solució deixa de ser una petició parlamentària com era fins ara, per convertir-se en un full de ruta tècnic, administratiu i pressupostari pel Govern.

Per tant, el que fem és blindar aquesta proposta. Això ens permet també que no es tracti d'un pedaç aïllat, sinó d'una peça perfectament integrada en un pla coherent per tota la comarca, és una oportunitat de sumar forces, com el que deia abans, el partit del Govern assumeix aquesta responsabilitat, doncs aconseguirem sens dubte que sigui una realitat al més aviat possible.

Gràcies per la proposta i per la transacció.

#### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Molt bé, moltes gràcies. I per acabar tindria la paraula el diputat de la CUP, Dani Cornellà.

#### **Dani Cornellà Detrell**

Sí, gràcies. Bé, només per dir que ens sembla una proposta raonable i assenyada. El municipi és evident que té aquesta problemàtica, i que això genera una inseguretat dels vianants dins del nucli urbà.

Per tant, li donarem suport.

#### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Doncs ara, ja per acabar, té la paraula el diputat Ignasi Prat, per posicionar-se sobre les esmenes.

#### **Ignasi Prat i Sarri**

Moltes gràcies. Res, només comentar al diputat d'Ezquerra un matís. La primera rotonda pensem que porta vuit anys esperant sobre documentació tècnica, i tres, esperant les expropiacions i la construcció. Per tant, estic molt d'acord que hi ha d'haver pressupostos, per tant és un mandat vostre poder tenir els pressupostos el més aviat possible, per tant presenti'ls al més aviat possible, perquè hi ha moltes poblacions de Catalunya que necessiten activació d'aquestes infraestructures.

I per altra banda, en el tema del Partit Popular, exactament una mica el mateix, que el diputat Mijoler ja més o menys ha exposat una mica els mateixos motius pels quals fem aquesta situació de transaccionar durant un any aquest acord, precisament per això, perquè si en portem vuit per una documentació tècnica, poder acordar tot això ja és suficientment positiu.

#### **La secretària primera de la Mesa del Parlament**

Bé, doncs a continuació procedim a la votació.

Començaríem..., agrupem? *(Veus de fons.)* Ah, llavors, com només hi ha un sol punt, per tant res.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat.

Bé, doncs s'aixeca la sessió.

Tothom a dinar. *(Veus de fons.)* No, els portaveus es poden quedar un segon, si us plau? Un segon, molt ràpid..., un segon.

La sessió s'aixeca a...