

# DIARI DE SESSIONS

## DEL PARLAMENT DE CATALUNYA



X legislatura  
Segon període

Sèrie C - Número 105  
16 de maig de 2013

### Comissió d'Interior

Presidència de l'Excm. Sr. Celestino Corbacho i Chaves

Sessió núm. 5

---

#### SUMARI

---

##### Compareixença

del portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55» i del president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa perquè informin sobre les possibles solucions a l'alta accidentalitat a la carretera C-55 (tram. 357-00041/10) p. 3

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

El DSPC reproduceix només les intervencions orals fetes durant la sessió. La resta de documentació que acompanya la intervenció es pot consultar a l'expedient de la comissió.

Transcripció i correcció: Mallot Traductors Associats · Imprès al Parlament  
ISSN: 0213-7976 (general), 0213-7992 (sèrie C) · DL: B-3.468-1982 · [www.parlament.cat](http://www.parlament.cat)

## SESSIÓ NÚM. 5

La sessió s'obre a tres quarts de dotze del migdia i vuit minuts. Presideix Celestino Corbacho i Chaves, acompanyat del secretari, Josep Cosconera Carabassa. Assisteix la Mesa el lletrat Francesc Pau i Vall.

Hi són presents els diputats Antoni Balasch i Parisi, David Bonvehí i Torras, Xavier Cima Ruiz, Lluís Guinó i Subirós, Joan Morell i Comas, Joan Recasens i Guinot i Elena Ribera i Garijo, pel G. P. de Convergència i Unió; Marc Sanglas i Alcantarilla, pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; Àlicia Romero Llano i Xavier Sabaté i Ibarz, pel G. P. Socialista; Pere Calbó i Roca, pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; Laura Massana Mas, pel G. P. d'Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa; Matías Alonso Ruiz, pel G. P. de Ciutadans, i David Fernández i Ramos, pel G. Mixt.

Assisteixen a aquesta sessió la portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55» Fina Casals i Font, acompanyada del portaveu Carles Miras i Dillet, i el president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa, Enric Martí Saumell.

## ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

Punt únic: Compareixença del portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55» i del president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa davant la Comissió d'Interior perquè informin sobre les possibles solucions a l'alta accidentalitat a la carretera C-55 (tram. 357-00041/10). Comissió d'Interior. Compareixença.

**El president**

Comença la sessió de la Comissió d'Interior amb la compareixença, en aquest cas, dels portaveus i la portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55».

**Compareixença**

del portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55» i del president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa perquè informin sobre les possibles solucions a l'alta accidentalitat a la carretera C-55 (tram. 357-00041/10)

I compareixen davant d'aquesta comissió i per acord d'aquesta la senyora Fina Casals, portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55»; Carles Miras i Dillet, portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55», i finalment Enric Martí Saumell, president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa.

En nom de la Mesa també saludem els diferents membres que acompanyen les persones que acabo d'esmentar i que estan a la Mesa. Ja els ho he explicat molt breument, però vostès disposen de trenta minuts per explicar a la comissió el que considerin oportú, sempre referit, lògicament, al punt de l'ordre del dia a què fa referència aquesta compareixença. I després hi hauran intervencions per part dels diferents grups amb un temps també limitat. Vostès podran respondre també amb un temps limitat. I, finalment, si hi ha algu-

na precisió, doncs, ja es farà i aquí s'haurà acabat la compareixença. I, lògicament, si hi ha d'haver després algunes conclusions o no, o propostes o no proposades, això ja dependrà de cada grup parlamentari, si fruit d'aquesta compareixença això ho traslladen, en definitiva, a la comissió que correspongui.

Sense res més, donaria la paraula a la senyora Fina Casals, portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55». Jo poso en marxa el cronòmetre, i vostè mateixa suposo que ja disposarà del temps que consideri oportú, amb el benentès que entre els tres no poden superar els trenta minuts.

Moltes gràcies, i té la paraula.

**Fina Casals i Font (portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55»)**

Moltes gràcies, senyor president. Senyores diputades, senyors diputats, senyores i senyors... Primerament, moltes gràcies per permetre que la plataforma ciutadana «No més morts a la C-55» pugui exposar-los d'una manera més pròxima, clara i explícita la problemàtica que patim a la Catalunya central amb aquesta carretera, i per oferir-nos alhora la possibilitat de poder-los presentar algunes mesures que poden contribuir a eradicar en gran mesura les tragèdies que vivim massa sovint en aquesta via. Volem fer també un agraïment especial a totes aquelles persones que han fet possible que avui siguem aquí per traslladar-los el patiment que viu el Bages i el clam social unànimement per acabar amb aquesta tragèdia humana.

A hores d'ara, tothom coneix la perillositat de la C-55, concretament en els trenta quilòmetres del seu tram sud, que va d'Abrebra a Manresa, amb un volum de trànsit diari aproximat de 32.000 vehicles, dels quals un tant per cent molt elevat correspon a vehicles de gran tonatge. Es tracta d'una via en què la major part del seu traçat presenta un sol carril per sentit de la marxa amb interseccions constants.

Totes les normatives europees aconsellen el desdoblament d'una via quan se superen els quinze mil vehicles diaris. Per tant, és evident que aquesta carretera supera amb escreix el doble de la recomanació, i, d'acord amb les esmentades normatives, el seu desdoblament s'hauria de produir de manera immediata.

Cal dir que aquesta reivindicació no és pas nova. Ja l'any 1996 –fa disset anys– aquest mateix Parlament es feia ressò de la problemàtica. En aquest temps només ha canviat el nombre –més elevat, per cert– de vehicles que hi circulen, així com el degoteig constant en la xifra de morts –dotze en el darrer any 2012 i setanta-nou en els últims deu anys. Això sense comptar el gran nombre de ferits de diversa consideració i els accidents que diàriament es produeixen sense conseqüències greus. I no parlem només de nombres i estadístiques; parlem de drames reals, que destrossen famílies senceres, per sempre, i que massa sovint han de revivre aquest dolor cada vegada que utilitzen aquesta via i recorren aquest punt quilomètric, on va perdre la vida el seu ésser estimat.

També s'ha de fer palesa l'angoixa de les persones amb famílies que utilitzen aquesta carretera en els seus desplaçaments diaris als centres de treball o d'estudi, o per fer les gestions habituals d'ordre econòmic, sanitari, etcètera, en les ciutats de Manresa o Barcelona.

Sense anar més lluny, volem recordar-los que quatre de les darreres víctimes eren dos operaris d'una empresa comarcal i dos estudiants universitaris que patien sengles accidents en desplaçaments laborals i d'estudi respectivament.

La plataforma va néixer al juny de 2011, arran d'un accident mortal en què varen perdre la vida dues persones, una d'elles un infant de quatre anys. Va ser en aquest moment en què es va alçar el crit d'indignació de tota la comarca i es va dir: «Ja n'hi ha prou.»

El 10 de juny de 2011, a la sortida del funeral de l'infant, va sorgir la necessitat de fer un tall espontani de la carretera. Amb posterioritat, i per desgràcia, han vingut molts més morts al darrere. I, tot i que sabem que no els tornarem la vida, creiem que el mínim que podem fer els vius és retre'ls homenatge i recordar-los amb un tall de carretera de trenta minuts. Sentim ràbia, indignació, buidor i tristor cada cop que ens hem de concentrar en senyal d'una nova víctima mortal cobrada de més. No entenem com no es pot aplicar una solució definitiva a aquest drama que fa dècades que dura.

Tot seguit els oferim un seguit de documents que hem anat recopilant i que posen de manifest que el problema no és nou i que en aquest Parlament s'ha debatut una i una altra vegada aquest afer sense que mai s'hagi donat a la Catalunya central una solució definitiva i unes fermes garanties per poder circular per la nostra C-55 amb la dignitat i total seguretat que ens mereixem.

Els problemes de saturació i sinistralitat d'aquesta carretera no són nous. La seva problemàtica es remunta a mitjans dels anys noranta, moment en què els accidents ja eren nombrosos i el volum de vehicles que hi circulava ja superava els quinze mil, que n'aconsellaven el desdoblament. Si aleshores parlàvem d'uns 23.000 vehicles diaris, amb el pas dels anys la situació ha anat empitjorant, i –ja com s'ha dit abans– el nombre de vehicles circulant arriba actualment als 32.000 diaris.

De resultes d'això, el nombre de víctimes mortals s'aproxima a la vuitantena en els deu darrers anys, i només en els trenta quilòmetres de tram sud d'Abrebra a Manresa.

Els adjuntem en el document número 1 una relació aproximada, des de l'any 1996 fins a pràcticament l'actualitat, dels accidents més greus i mortals d'aquesta carretera C-55.

Quan afirmem que els problemes d'aquesta carretera no són una novetat per a aquest Parlament, és perquè ja l'any 1996 els diaris de sessions recullen peticions que demanaven de portar a terme el seu desdoblament. També es parlava de bonificacions per circular per l'autopista C-16. Després de tants i tants anys, encara avui fem les mateixes demandes sense obtenir-ne resultats.

A tall d'exemple, aportem en el document número 2 informació sobre sessions d'aquest Parlament en què es demanaven insistentment solucions per a la 1411 –antiga denominació de la C-55, que justament va canviar la seva nomenclatura per l'actual en el moment en què va ser catalogada com a via bàsica de la xarxa de carreteres de Catalunya. No obstant això, tot va continuar igual.

Pel que fa a l'autopista C-16, al nostre entendre, s'ha convertit més en un obstacle que no pas en un benefici a l'hora de normalitzar les connexions del Bages amb la capital catalana.

En la documentació lliurada podran trobar el document número 3, que conté les declaracions i opinions de dos exconsellers de la Generalitat, fetes als anys noranta, així com peticions fetes des de la comarca que donen a entendre que el no-desdoblament de la carretera C-55 va unit al negoci particular de l'autopista –per cert, la més cara del país i potser de tot Europa.

En document annex trobaran també vostès una petita i senzilla valoració del que ens costen les bonificacions de l'autopista, diners que després de tants anys haurien pogut ser utilitzats per al desdoblament de la C-55, artèria imprescindible per a la bona connexió dels pobles del Bages amb la seva capital de comarca i també, com dèiem, amb la ciutat de Barcelona.

De fet, tampoc no ens sembla que hagi estat la falta de diners el problema principal de no desdoblant la C-55, ja que, tal com es pot observar en el document número 4, bé que se n'han destinat a d'altres projectes, alguns dels quals a tocar d'aquesta carretera, com ara el cremallera de Montserrat o bé l'aeri d'Olesa a Esparreguera –aquest darrer, per cert, actualment fora de servei i, per tant, una inversió totalment inútil.

El cost d'això... Cal dir que en els darrers anys s'ha invertit a la comarca en grans infraestructures, com la construcció de l'eix Diagonal –C-15– o els desdoblements de l'eix del Llobregat –C-16– i de l'eix Transversal –C-25. Segurament han estat actuacions del tot necessàries –no ho posem en dubte–, però no es pot passar per alt que, per exemple, el desdoblament de l'eix Transversal s'ha fet quan la via presentava una circulació mitjana de quinze mil vehicles diaris, molt per sota dels 32.000 de la C-55.

En la documentació que els aportem podran trobar igualment recomanacions històriques que prioritzaven el desdoblament de la C-55 en el seu tram sud, d'Abrebra a Manresa, molt abans que el tram de la C-16 comprès entre Manresa-Berga. No obstant això, des de fa uns anys aquest darrer tram –ara autovia C-16– està desdoblant, i el nombre de víctimes –abans que eren molt nombroses– ha caigut en picat, mentre a la C-55 continuem sumant morts. Tampoc comprenem, en els moments actuals de crisi, despeses en inici de projectes que en aquests moments semblen menys prioritaris que la seguretat a les carreteres catalanes. N'adjuntem una mostra en aquest mateix document.

Potser molts dels presents deuen haver pensat que davant la perillositat d'aquesta carretera la millor opció és desplaçar-se amb un transport públic com el tren.

Sàpiguen, però, que aquesta tampoc no és una bona opció, ja que el viatge amb el ferrocarril entre Manresa i Barcelona té actualment la mateixa durada que fa cent cinquanta anys.

Ja per acabar, voldríem fer esment del guardó que el *Regió 7* i Televisió de Manresa han atorgat a aquesta plataforma. Es tracta del Premi Estrella, on per votació popular de tota la Catalunya central es tria una persona o entitat que s'hagi distingit pel fet d'haver aportat quelcom d'importància en benefici de les persones del territori. A la mateixa votació s'atorgà el Premi Estrellet, que té per objecte destacar una trajectòria o actuació especialment desafortunada o mereixedora de la desaprovació dels ciutadans. En aquest sentit, volem fer notar que el Premi Estrellet de l'edició de l'any passat va caure en el llavors director general de Carreteres, el senyor Jordi Follia.

Ambdós guardons posen de manifest que les reivindicacions de la nostra plataforma són alhora les reivindicacions de la ciutadania. Aquest Premi Estrella ens ha fet molta il·lusió. Però, per damunt de tot, el rebem com una injecció de moral, com una mostra de força avalada per tots els bagencs de cooperació i unió, com un clam ferm i d'esperança abocat per una comarca trista i decebuda. La nostra tasca és correspondre a totes aquelles persones. I només per això seguim treballant i lluitant amb l'ajut de tots vostès, senyors diputats i senyores diputades, per solucionar d'una vegada per totes aquest problema històric que arrossega la C-55, anomenada també des de fa massa anys «la carretera de la mort».

A continuació, passem a exposar-los les actuacions que segons la plataforma són del tot prioritàries. Es tracta de peticions mínimes, bàsiques i urgents per a aquesta carretera i que tenen en compte l'elevat trànsit que suporta i el gran nombre de víctimes que genera.

Per il·lustrar el que acabem de dir aportem el document número 5, amb informació de l'accidentalitat que aquesta maleïda carretera ha presentat només en els darrers quinze dies, per sort, sense víctima mortal, encara que amb ferits molt greus. I és que, a banda del cost humà, no podem oblidar tampoc l'alt cost econòmic derivat de la mobilització dels cossos de seguretat i salvament –policies, bombers, ambulàncies i, fins i tot, mitjans aeris.

*(L'oradora mostra una fotografia.)*

Aquí els podem mostrar una de les moltes actuacions que passen en aquesta carretera. O sigui, com poden veure, bombers, helicòpters, policia..., de tots els mitjans. Aquests mitjans també costen diners; vull dir, això no és barat.

Ara, el company Carles Miras ens dirà les actuacions de tot el conjunt del tram sud de la carretera, des del punt inicial d'Abrera fins a Manresa, al nus del Guix, que considerem del tot necessàries i imminents.

### El president

Sí. A continuació, té la paraula –és als efectes del diari de sessions i de l'acta– el senyor Carles Miras i Di-

llet, portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55». Té la paraula.

**Carles Miras i Dillet** (portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55»)

Gràcies, senyor president. Senyores diputades, senyors diputats, a veure, tot i que el conjunt d'obres proposades d'aquí en endavant són igual de necessàries, entenem que les que impliquen la col·locació de barreres New Jersey haurien de ser d'execució urgent.

Amb tot, pensem que el gran volum de trànsit que suporta aquesta carretera fa que, en última instància, la solució definitiva passi necessàriament pel seu desdoblament com més aviat millor, d'acord?

Llavors, les mesures que aportem des de la plataforma... Les més urgents i necessàries serien la col·locació de barreres New Jersey en set punts quilomètrics, que els passaríem a anomenar. Seria el quilòmetre 1, a l'alçada d'Abrera, eh?, amb una instal·lació d'una barrera de quatre-cents metres de llargada, posterior a la sortida del municipi fins a tocar d'un *garden centre* que hi ha i a la sortida del camí de l'accés a la gravera.

Al quilòmetre número 13, a Monistrol de Montserrat, una instal·lació d'una barrera d'entre tres-cents i cinc-cents metres de llargada al revolt anterior a l'entrada de Monistrol. Podria iniciar-se sortint de la Colònia Gomis fins a l'entrada del municipi, abans d'arribar al restaurant Pont del Gat.

Al quilòmetre 15, a Monistrol de Montserrat també, instal·lació d'una barrera de quatre-cents metres de llargada al revolt de connexió i enllaços a l'estació del cremallera de Montserrat i polígons Can Prat i El Mas, on actualment hi ha un tram de doble carril en sentit Manresa i on recentment s'ha instal·lat un cinemòmetre –un radar– en sentit Barcelona.

A l'alçada del quilòmetre 18, a Castellbell i el Vilar, instal·lació d'una barrera de quatre-cents metres de llargada al revolt de connexió amb el municipi de Castellbell i el Vilar, en tots els accessos d'entrada i sortida del municipi. *(Pausa.)* Perdó. Això, exacte. Ben bé, això, doncs, el que dèiem, no?: a l'alçada de l'entrada, diguéssim, del municipi, on hi ha actualment un tram de doble carril en sentit Manresa.

Set-cents metres més enllà, al quilòmetre 18,7, també al terme de Castellbell i el Vilar, instal·lació d'una barrera de tres-cents metres de llargada, al revolt de connexió als vials amb l'autopista C-16, on actualment hi ha un doble carril en sentit Barcelona. I es podria instal·lar el punt d'inici a l'alçada del cinemòmetre que també s'ha instal·lat recentment en sentit Manresa, i el punt final d'aquesta barrera que dèiem al pont elevat d'accés a la C-16, també en sentit Manresa.

Llavors, al quilòmetre 25, instal·lació d'una barrera de quatre-cents metres al barri dels Comtals, on actualment hi ha un doble sentit en direcció a Manresa, amb punt d'inici posterior a l'estació de servei Sant Jordi i acabament a l'alçada també del cinemòmetre actualment instal·lat, en tots dos casos també en sentit Manresa.

Llavors, per acabar, al quilòmetre 26,8, que actualment ja s'estan executant unes obres de millora, eh?, amb la instal·lació justament, doncs, d'això, d'una barriera de New Jersey.

Llavors, creiem que també s'hauria de fer una implantació de nous carrils d'entrada i sortida dels vials, diguéssim, d'acceleració i desacceleració, justament al punt 0,5 a Abrera –construcció de carrils d'acceleració i desacceleració al vial d'entrada i sortida del municipi d'Abrera en sentit Manresa.

I en els següents casos cal contemplar la possibilitat de solució, si es duu a terme el desdoblament de la ronda de Manresa com està planificada. Tot i així, fins que no es materialitzi aquest projecte, caldria fer les següents actuacions.

Al quilòmetre 28,2, també a Manresa, construcció de carrils d'acceleració i desacceleració als vials d'entrada i sortida del polígon de Bufalvent en sentit Manresa i barri de Cal Gravat - Balconada en sentit Barcelona.

Al quilòmetre 28 i mig, també a Manresa, construcció de carrils d'acceleració i desacceleració als vials d'entrada i sortida, sector Trullols, Mossos d'Esquadra, en sentit Barcelona, i desacceleració d'entrada al Pont de Vilomara, Bufalvent en sentit Berga.

Llavors, quilòmetre 29,7, a Manresa, construcció d'un carril d'acceleració a l'accés de Viladordis, sentit Berga.

Hi ha un apartat d'il·luminació nocturna també. Creiem que seria convenient instal·lar il·luminació a la connexió de l'A-2 a la C-55, aplicant-hi un sistema de disminució gradual per evitar el brusc canvi actual, és a dir, disminuir progressivament la il·luminació perquè el conductor pugui fer adaptació gradual a les noves característiques de la via. I a la ronda de Manresa, en tota la seva totalitat, iniciant-se al nus viari de Sant Pau fins a la finalitat, al nus del Guix. Cal dir que en algun tram ja és existent; solament caldria aplicar-la en zones on manca la llum.

I ja per últim, també al llarg de tota la carretera, en els llocs on no hi hagués la mitgera, la col·locació de llosetes reflectants a les línies separadores de carrils per millorar la seva divisió a les nits o en dies de pluja i boira, condicions climatològiques molt freqüents a la carretera C-55.

Mentre l'execució d'aquestes propostes no sigui factible, des de la plataforma demanem la gratuïtat de l'autopista C-16.

S'acompanyen a l'annex 1 exemples sobre el greuge comparatiu de preus amb altres autopistes del país en el seu cost aproximat amb bonificacions a càrrec de la Generalitat, que, en definitiva, repercuteix la despesa en tots els ciutadans de Catalunya, siguin usuaris o no de l'autopista esmentada.

Moltes gràcies per la seva atenció. I esperem no haver de dir mai més el que va dir el pare d'una de les darreres víctimes mortals: «Catalunya té el seu cor negre.»

Gràcies.

## El president

Molt bé. Moltes gràcies. I a continuació té la paraula el senyor Enric Martí Saumell, president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa.

**Enric Martí Saumell** (president de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa)

Bé, moltes gràcies, senyor president. Moltes gràcies, senyors diputats i diputades. Bé, jo no m'estendré gaire perquè, doncs, em sembla que ja ens han donat una explicació molt completa de les mesures que s'han de prendre d'una manera urgent a la C-55.

Només voldria donar quatre dades, que algunes seran reincidents, però que convé que les tinguem presents. Són, en realitat, arguments, jo crec, de pes perquè ens agafem amb ganes, doncs, la idea que la C-55 s'ha de desdoblir com a mínim des de Manresa fins a..., o sigui, des de la C-25 fins a Monistrol de Montserrat. Vull dir, aquesta és una necessitat peremptòria, i que l'altra necessitat urgent és, mentre això no estigui fet, la gratuïtat de l'autopista. D'acord. Doncs, donaré aquestes quatre dades o arguments que em sembla que són importants.

De Manresa al túnel de Bogunyà, hi passen cada dia, entre vehicles pesants, vehicles mitjans, etcètera, i vehicles de passatgers, 24.000 diaris.

El desdoblament. Ja ho ha dit ell abans, que entre els dotze mil i els quinze mil vehicles diaris s'aconsella des d'Europa que es desdoblí. Per tant, aquesta carretera hauria d'estar desdoblada des de fa uns dinou o vint anys. I aquesta no és una responsabilitat només, diguem-ne, que l'hàgim demanat o reivindicat des del territori; és també una responsabilitat dels nostres representants, no?, els representants del nostre territori, que vénen aquí, al Parlament, i que decideixen què és el que es fa i què és el que no es fa.

Entenem que s'han fet moltíssimes inversions, totes elles segurament molt necessàries. Però probablement aquesta era de les més prioritàries, i s'ha deixat de banda.

També per fer una mica de fotografia del que ha passat en aquests últims anys, les víctimes mortals fins al desembre del 2012, en els últims deu anys, han sigut, en el tram del Guix de Manresa –o sigui, del nus del Guix de Manresa– fins a Abrera, setanta-nou –víctimes mortals. Les víctimes greus i molt greus són tan nombroses que són incomptables; no les hem pogudes seguir. Les víctimes mortals en els últims deu anys al tram entre Manresa i Castellbell són cinquanta persones. Entre Manresa i Castellbell deuen ser uns setze quilòmetres?

**Carles Miras i Dillet**

Tretze quilòmetres.

**Enric Martí Saumell**

Tretze. És que ell és de Castellbell. Uns tretze quilòmetres. Les víctimes mortals en els últims deu anys en

el tram entre Castellbell i Abrera són vint-i-nou. Les víctimes mortals durant l'any 2012 –l'any passat– van ser onze –víctimes mortals– al tram entre Sant Pau i Abrera. Finalment, les víctimes mortals durant l'any 2012 entre tota la C-55, que va des de Solsona fins a Abrera, van ser quinze.

A Castellbell, la incorporació de la C-55 i la sortida de l'autopista són un exemple –o sigui, no sé si ho situes, al quilòmetre 18 i mig– de com no s'han de fer les coses. Allà ens hi vam gastar moltíssims diners i és un dels punts on s'ha matat més gent. O sigui, allà ens vam gastar una quantitat de diners públics enorme per facilitar l'entrada a l'autopista, o sigui, per donar facilitats a una empresa privada, i allà és on més persones es maten; l'any passat, en van ser cinc.

És clar, ja dic que és responsabilitat de tots, eh? Tots tenim el nostre joc, però uns més que altres. I quan prioritzem i quan fem obres, primer, vull dir, em sembla que el disseny l'hauríem de pensar una mica bé i no hauríem de fer que allà s'ajuntessin la quantitat de connexions... En un espai tan reduït no hi ha cap possibilitat d'acceleració, no hi ha cap possibilitat d'escapar-te. I, per tant, qualsevol descuit es converteix en una invasió de carril, en un xoc frontal i, bé, amb conseqüències molt variades. Aquest any ja em sembla que ha vingut tres o quatre vegades l'helicòpter a treure persones ferides greus d'aquest punt.

#### Fina Casals i Font

Aquest matí em sembla que hi ha hagut un altre accident.

#### Enric Martí Saumell

Realment, vull dir, és una cosa que a nosaltres ens dol molt. I el que volem és transmetre-us a vosaltres aquest dolor que sentim.

I no només aquest dolor, sinó que el que patim els que ens quedem a casa... Jo ara ja em quedo més a casa que no pas surto. Abans sortia, abans era un usuari habitual de la carretera, però ara ho són els meus fills. I la veritat, quan me truquen: «Ei, hi ha hagut un accident a la carretera», perquè em truquen a mi per avisar-me perquè faci els dallò pertinents que fem cada... Clar, el primer que penses: «A veure si li ha passat alguna cosa a un dels dos fills meus que passa per allà a aquelles hores.» I això que em passa a mi, m'imagino, doncs, que li passa a la Fina, que li passa...

#### Fina Casals i Font

Passa a tothom.

#### Enric Martí Saumell

Aquesta és una realitat molt dura per a nosaltres.

Llavors, el que ja heu fet –el que s'ha fet– és posar –no sé qui ha decidit això–..., és incrementar el nombre de radars, que per nosaltres això és absolutament insuficient. Incrementar el nombre de radars sí que serveix per recaptar més, però la veritat és que a prop d'on hi

han els radars com, per exemple, el radar dels Comtals, és el punt més negre de tots. En els últims deu anys, tretze morts, a nou-cents metres d'aquest radar; o sigui, en un radi de nou-cents –o sigui, quatre-cents i quatre-cents–, tretze morts. Per tant, els radars no diem que no siguin necessaris perquè la gent, doncs, apugi una mica el peu, però no són suficients ni serveixen massa, eh? El que sí que és útil és posar les New Jersey que en parlàvem. I d'això en som una mica garrepes, eh?

Ara mateix hem fet un projecte, que és el que s'està tirant endavant, eh?, que es posaran New Jersey des del quilòmetre 27, al començament del quilòmetre 27... Em sembla que es faran cinc-cents metres a dintre del pont de Sant Pau, eh? I ja està, ja no posarem més New Jersey. Als altres trossos pintarem i posarem ulls de gat. En concret, sobre el pont que us comentava, al quilòmetre 18 i mig –on últimament hi han tantes víctimes–, doncs, ho pintarem a terra. Això no servirà de re. Gastar-nos 1.100.000 euros en el que ens els estem gastant... Ens hauria de caure la cara de vergonya.

Algú ha de dissenyar una mica més bé. Algú ha de pensar en què ens gastem els pocs diners que tenim. Si diem que tenim pocs diners, hauríem d'intentar fer aquestes despeses amb una mica més de racionalitat, no, bé, per fer: «Bé, els tapem la boca, fem aquestes obres.» No.

Nosaltres teníem demanat New Jersey. Nosaltres teníem ja assumit que pintar el terra no és útil. Per què cony ens gastem més diners pintant el terra que posant New Jersey? Això no ho entenem.

A veure. El tema de l'autopista, ja l'ha comentat ella, eh?, el tema del que són els peatges. Hem arribat a la conclusió que s'hauria de treure tota subvenció als peatges. Aquesta és una autopista que no serveix absolutament per a re. Passen més de trenta mil cotxes diaris per la carretera C-55. Per l'autopista en passaven 15.000 ara, últimament; n'hi havien arribat a passar 22.000. O sigui, ara ja no. El 2011-2012 estaven al voltant dels quinze, i ara, segons tinc entès, em van comunicar en el Consorci Viari de Manresa que l'empresa deia que n'hi passaven bastants menys, que s'havia reduït. O sigui, són cotxes que deixen de passar per l'autopista i se'n van a la C-55, perquè no hi ha una altra alternativa, eh?

Aleshores, entenem que això és regalar els diners per a benefici d'una empresa. I encara dius: «Bé, és que això és per pagar un peatge a l'ombra i tal i que al final aquesta...» No, això és senzillament regalar-los; no, no cal. Que la fotin al preu que valgui i que cobrin el que vulguin, i si els baixa el dallò, que tanquin la barraca. El que no pot ser és que els paguem la barraca entre tots. Això no pot ser; ens sembla que això és llençar els diners de la gent.

I creiem que tot aquest tipus, diguem-ne, de contractes que hi ha fets, doncs, que s'haurien de revisar a fons, i que fins que no estigui desdoblada la C-55, la C-16, per llei, hauria d'estar amb les barreres aixecades.

Llavors, jo voldria comentar algunes coses que ha comentat ell del tema del que és la variant de Manresa.

I és que el nus del Guix s'hauria de dissenyar de nou, i això s'hauria de fer ràpidament perquè és un problema. El nus del Guix acaba amb un coll d'ampolla, que és el pont que passa per sobre de la carretera que va a Viladordis, eh? Allà també és un altre dels punts negres, és un altre punt on es maten persones i se'n feixen moltes. I creiem que això s'hauria de solucionar amb urgència.

La variant aquesta pensem que s'hauria de dissenyar bé d'una forma definitiva, no fer-hi més pegats. Perquè allà, al nus del Guix, s'hi han fet molts pegats, i per a l'única cosa que serveixen és perquè els cotxes s'estavellin. Sort que en aquell tram d'allà la gent anem a poc a poc, i perquè sempre hi ha moltes cues, i només són bonyegades i dallò. Però, en el tram aquell, per exemple, davant de ca l'Aligüé –no sé si el coneixeu–, direcció cap a Berga, allà s'estampen cada setmana cotxes. Realment és una vergonya. Aquell nus s'ha de dissenyar de nou i s'ha de fer d'una altra manera.

Val diners? Sí, val diners. Però al final aquests diners es recuperen, perquè es recuperen amb el tema sanitat, es recuperen amb la quantitat de sortides que comentava ella, es recuperen, sobretot, amb una altra cosa que no hem comentat, que és la competitivitat de les empreses.

En aquests moments, Manresa és la ciutat menys competitiva a l'hora de connectar-se amb l'àrea més important de Catalunya, que és l'àrea metropolitana. I això per a Manresa és un desastre. Les empreses no vénen a instal·lar-se a Manresa per aquest motiu, perquè no tenim això solucionat. És clar, els camions els surten molt cars. El trajecte per la C-55 és lent i hi ha molta despesa, i el trajecte per l'autopista és caríssim; no l'utilitzen, no hi passen els camions per allà. És realment...

I això ja no és només un problema per a la ciutat de Manresa; és un problema per a tota la Catalunya central, eh? Perquè, al final, allà s'encalla tot. Els que baixen de Berga, una vegada arriben a Manresa, tenen el mateix problema; els que vénen de Solsona, una vegada arriben a Manresa, tenen el mateix problema; els que vénen de la Cerdanya, com diu el company, igual. O sigui, no és una qüestió només de la ciutat de Manresa i d'una part del Bages, eh? És una qüestió que afecta més de 200.000 habitants. I això crec que ho hauríem de tenir present també.

Realment, d'inversió seriosa en aquesta zona no se n'ha fet cap; pedaços, se n'han fet molts, eh? I l'únic que ha servit per evitar una mica d'accidents és el de Sant Vicenç –també m'agrada dir alguna cosa positiva. El pedaç últim que es va fer a Sant Vicenç va servir com a mínim per evitar els accidents.

Ja us he comentat el tema que ens sembla que s'han d'eliminar les bonificacions d'Autema, perquè per nosaltres això és llançar els diners. I el que s'ha de fer és la bossa suficient per poder fer ben fet el desdoblament.

Llavors, també volem suggerir que es faci una connexió... Perquè Manresa, una ciutat de 76.000 habitants,

no està connectada a l'autovia. Vull dir, només està connectada a l'autopista en direcció a Barcelona, i a la inversa. Però en direcció cap al nord, cap a Berga o de Berga a Manresa no hi estem connectats. Hem d'entrar per Sant Fruitós de Bages –pel terme de Sant Fruitós de Bages–, pel polígon de –com se diu?– Sant Isidre. O sigui, realment, és incompreensible. Jo no entenc qui va decidir això, però això és així.

Quan hi ha una rotonda feta i un projecte que va presentar la cambra de comerç fet per fer la connexió de Manresa per la carretera del Pont de Vilomara, que alleugeriria una mica la variant de Manresa, aquesta dallò... I que, a més a més, permetria alleugerir també a les hores punta el problema de les retencions en el polígon de Bufalvent i en el polígon dels Trullols. I, en canvi, doncs, aquesta que seria una dallò que no costaria molt i que teniu el projecte presentat i que l'única cosa que caldria ja és executar-lo, bé, no s'ha fet. Estan arreglant la carretera entre Manresa i el Pont de Vilomara, i teníem la maquinària allà, ho teníem tot allà i s'hauria pogut fer aquesta cosa, i ningú va pensar que això es podia fer. Per nosaltres... I ho vam demanar. Seria diferent que no ho haguéssim demanat, però vam demanar que es fes, eh? A veure, és que no és que no féssim memòria que calia fer aquesta dallò. Però, bé, ningú ens va escoltar. D'això ens queixem, eh?, que habitualment no se'ns escolta.

Com que el company més o menys tot el tema del que són les connexions l'ha explicat molt bé, jo només diria que en el quilòmetre 28,2, el 28,5 i el 29,7, com que no hi ha carrils d'acceleració... Això, en concret, quan tu t'incorpores a la C-55 i surts del polígon dels Trullols, surts de la rotonda que hi han els Mossos d'Esquadra. La C-55 és un canvi de rasant i tu entres per sota d'un pont, i no hi ha cap visibilitat. O sigui, allà, realment, no hi han més accidents dels que hi han perquè hi ha un àngel que ens protegeix, eh?

I uns tres-cents metres més avall hi ha una altra incorporació de l'antiga carretera al Pont de Vilomara, d'acord?, que també s'incorpora a la C-55 amb el mateix defecte. O sigui, no tens cap carril d'acceleració i, bé, has de frenar, anar traient el morro, mirar, perquè no hi ha visibilitat. En fi, allò està dissenyat... M'estalvio de dir com, d'acord?

Llavors, diguéssim, aquests problemes se solucionen fent el desdoblament, perquè ara fer-hi pegats perquè dallò, no creiem que sigui la dallò. La solució és fer el desdoblament i fer-lo bé. No fer un desdoblament de pobres, com ens han començat ja a assenyalar: «Que si, bé, posarem dues bigues sobre la carretera de Viladordis, que si farem...» No, per favor, fem-ho bé. Si fem despesa, fem-la bé. Fem la despesa ben feta i arreglem la variant de Manresa, que això és importantíssim.

I fem també aquesta altra connexió que us comentava amb l'autovia i en direcció a Berga, que per nosaltres és indispensable i que alhora descongestionaria, com us dic, això. Perquè aquest tram connecta també amb l'àrea sanitària, que és una àrea sanitària que donarà servei a tota la Catalunya central. O sigui, l'Hospital de Sant Joan de Déu és un hospital que s'està fent molt

més gran ja del que era i és l'hospital de referència per a tota la Catalunya central, quan estigui acabat. I, per tant, ja ara és l'hospital de referència, eh? Vull dir, ja ara tota la comarca, si ha d'anar a l'hospital, sol anar a aquest. Bé, doncs, és des d'aquí que s'entra cap a l'hospital aquest, eh? És també des d'aquí que es va al polígon Els Trullols, que és un polígon important per a la ciutat de Manresa, o al polígon Bufalvent, d'acord?

Creiem que és important que la variant de Manresa estigui decent, d'acord?

**El president**

Hauria d'anar acabant.

**Enric Martí Saumell**

Hauria d'anar acabant. Ja, perdona'm, perquè...

**El president**

Jo ja he parat el rellotge, eh?, però... Ara tenen cortesia...

**Enric Martí Saumell**

Has parat el rellotge? D'acord. Moltes gràcies. Si estem en el moment de cortesia, doncs, ja per no fer més retrets, gràcies per haver-nos escoltat.

**El president**

Doncs, moltíssimes gràcies als tres per les vostres explicacions. I ara passaríem directament al torn del posicionament dels diferents grups parlamentaris. I, en primer lloc, té la paraula el diputat d'Esquerra Republicana de Catalunya, el senyor Marc Sanglas.

**Marc Sanglas i Alcantarilla**

Gràcies, president.

**El president**

No li ho he dit, però per un temps màxim de deu minuts, eh?

**Marc Sanglas i Alcantarilla**

Gràcies, president. En tot cas, agrair la presència tant dels representants de la plataforma com de l'associació de veïns i la resta de veïns que ens acompanyen.

De fet, em sembla que l'exposició que vostès han fet és un clar exemple de la preocupació que té aquest país per les infraestructures. És a dir, el cas de la C-55 –en el seu moment la 1411– és un dels elements determinats del que ha anat passant en aquest país: al costat d'infraestructures de peatge, males comunicacions lliures de peatge.

I això és, per desgràcia nostra, la tònica que ha hagut d'anar aguantant aquest país per una manca d'inversió claríssima del Govern de l'Estat. I, per tant, ai-

xò ha repercutit després, com vostès plantejaven, en un patiment social –tot el que això ha significat. No cal anar..., és a dir, també tenim alguna altra via, com el cas de l'N-II, on també hi ha hagut un drama de moltes víctimes pel pas continuat de camions. Bàsicament, per un intent d'evitar una autopista de peatge, se situaven en una via que no podia contenir o no podia aguantar aquest trànsit.

Hi ha l'altre element que vostès apuntaven: la manca de desenvolupament econòmic. Aquestes infraestructures –entenem des d'Esquerra Republicana– són necessàries, diguem-ne, per a la competitivitat del país. No és perquè els ciutadans de Catalunya puguin anar més ràpid per aquestes carreteres i amb més seguretat –que sí, amb més seguretat sí que hi han de poder anar, els ciutadans de Catalunya, amb tranquil·litat per aquestes carreteres–, no es tracta de tenir més gaudi, sinó d'un clar desenvolupament econòmic per part, diguem-ne, del país.

Això ens situa en desavantatge amb moltes altres regions d'Europa, i això és un problema dels quals... Nosaltres hem estat reclamant des de fa molt temps que això generaria la millora de competitivitat del país; no només la inversió en infraestructures viàries, sinó també en altres infraestructures com són les portuàries o les aeroportuàries. Això és un drama que patim com a país.

En tot cas, el que sí que m'agradaria que vostès ens aclarissin en el cas de les intervencions posteriors és quines reunions han mantingut amb el Govern de la Generalitat, quins compromisos s'han assumit per part del Govern de la Generalitat. Nosaltres ja els avenço que... La Comissió de Territori i urbanisme, el mes passat, va aprovar una proposta, a instàncies d'aquest grup parlamentari al qual represento, en la qual demanava al Govern de la Generalitat un estudi sobre el tema de les tarifes de la C-16.

En aquell cas, posàvem en relleu una altra carretera que va vinculada i va paral·lela, que és el tema de la C-58. És que, al final, la C-55 acaba patint, diguem-ne, la banda de l'eix del Llobregat, però també tot el trànsit que arrossega de la C-58, la qual cosa encara carrega molt més, diguem-ne, aquest trànsit, com vostès apuntaven, de més de 32.000 vehicles, quan el recomanable per a una carretera d'un sol sentit de circulació és no superar els quinze mil vehicles.

Per tant, entenem que el que cal adoptar és una solució col·lectiva. I creiem, com vostès, que no podem anar fent pedaços un dia per aquí i un dia per allà. Per desgràcia, en aquest país hi estem ja massa acostumats. I ens sembla que l'eix Transversal ha estat un clar exemple també del que ha passat: de fer una infraestructura que al cap de molt poc temps s'ha notat insuficient per a les necessitats que té la població. I, per tant, ens acaba costant més car; és a dir, acabem arribant a aquest punt. És veritat que hi han circumstàncies i hi han vies que en el seu inici no es poden preveure i que són antigues vies que han anat creixent amb el pas del temps, però algunes sí que ja, d'entrada, han nascut dimensionades de manera petita.

Per tant, els plantejaments que s'han de fer... I som conscients també... Tampoc no enganyarem a ningú; la situació econòmica del país en aquests moments és crítica. Per tant, segurament el Govern de la Generalitat, per la situació econòmica que té, si hi afegim a més l'ofec econòmic al qual ens sotmet sistemàticament el Govern de l'Estat incomplint el pagament de la disposició addicional tercera, amb la qual haurien d'haver-hi recursos per desenvolupar en infraestructures...

Però sí que el que demanem al Govern de la Generalitat –i em sembla que sí que el Govern de la Generalitat hauria de comprometre-s'hi– és planificar, primer, aquestes infraestructures amb una dimensió clara de futur, tenint en compte, diguem-ne, el que ha de venir, per allò que apuntàvem, no?, per allò que apuntaven vostès del tema de la dimensió econòmica i de tot plegat. No podem planificar amb una visió només dels cinc propers anys; hem de planificar amb unes inversions que han de quedar ben establertes en el territori, que siguin ben lligades i relligades amb les necessitats del territori, però pensant a obtenir una visió a molt, molt, molt llarg termini.

I, per tant, els deia que entenem que el Govern de la Generalitat ha de poder planificar. I, evidentment, també –i hi estem d'acord–, cal fer unes inversions immediates, perquè la sagnia... I, com apuntava la senyora Fina, aquest dematí ha tornat a haver-hi un altre accident a la carretera. Per tant, és a dir, a la que cauen quatre gotes, torna a ser un punt de conflictivitat. No parlem d'un tema d'exageració, sinó que és un tema d'una constant –dia sí, dia no. La setmana passada o fa quinze dies –si no ho recordo malament–, també s'apuntaven tres accidents, allò com molt, molt continuats. Per tant, és a dir, és notícia setmanal amb accidents –o diària–, amb repercussions, en alguns casos amb mortalitat, i en altres casos amb lesions allò prou importants, amb el que això suposa, diguem-ne, de drama social i, després, les repercussions econòmiques de tot plegat.

Per tant, nosaltres el que plantejgem és que es facin immediatament aquestes actuacions –el tema de les New Jersey. Sabem que –d'això n'hem parlat amb el departament– també en algunes ocasions hi han algunes dificultats tècniques en alguns llocs per situar-hi aquestes barreres separadores. Però ens sembla que val la pena intentar-ho i que cal estudiar fins a l'última possibilitat aquells llocs on és possible la separació física, perquè és el que acaba evitant aquests impactes frontals, que és el que acaba provocant la mortalitat en aquestes carreteres que, diguem-ne, només tenen un sentit de circulació. I, per tant, doncs, des d'aquest punt de vista cal fer el màxim i de manera immediata per evitar aquestes situacions.

D'altra banda, pel que fa a la gratuïtat de l'autopista, com vostès plantegen, és que segurament la lògica del país hauria de portar, diguem-ne, que aquesta autopista fos gratuïta i permetés la connexió amb..., i evitar coses tan estranyes com que una autopista que es diu «de Terrassa a Manresa» no tingui una entrada directa a Manresa. I, per tant, són d'aquestes «iHògies» que a

vegades no s'entén com, a l'hora de planificar algunes infraestructures, es mantenen.

Els ho plantejava: nosaltres desitjaríem... I això és en el que hem treballat sempre. Perquè algunes autopistes del país haurien de ser totalment gratuïtes, algunes amb peatges tous; tampoc no estem dient que... Penso que s'ha de fer una anàlisi global de la situació de les autopistes, de les vies de peatge en aquest país i, en alguns casos, alliberar-les, sobretot en aquells casos on hi ha una necessitat de mobilitat obligada per part de la ciutadania i no hi han alternatives. Entenem que puguin haver-hi vies de peatge que si presenten un guany per a l'usuari i, per tant, desitja anar per aquella via, però té una altra via gratuïta o lliure de peatge, es gravi aquella entrada, perquè és, en definitiva, una decisió per part de l'usuari. Però en aquells casos on hi ha una necessitat claríssima...

I entenem que el tema del peatge el que provoca és la mobilitat obligada –com vostès apuntaven– per la carretera de vehicles sobretot de gran tonatge que volen evitar-se el cost de l'autopista, que surten expulsats, diguem-ne, cap a aquestes vies lliures de peatge. I és evident que això augmenta la freqüència de trànsit –i això s'ha pogut veure, com vostès apuntaven–, s'augmenta la freqüència de pas en aquestes carreteres, mentre l'autopista va perdent i va disminuint el trànsit. Estem en una «iHògia»: que tenim carreteres carregades perilloses i, en canvi, tenim autovies que sembla que estiguin esperant el pas dels dies.

Per tant, des del nostre punt de vista, el que cal fer és... Segurament, en aquests moments, la gratuïtat de l'autopista és molt complicada, atesa la situació econòmica. Però el que sí que exigim i demanem al Govern de la Generalitat és que treballi al màxim per a una rebaixa de les tarifes, introduint criteris de recurrència, però, sobretot, que això no ho acabem pagant els ciutadans. I, per tant, exigim i demanem al Govern de la Generalitat una negociació amb les concessionàries diverses que hi ha al país perquè rebaixin les tarifes de peatge sense que hi hagi una contraprestació d'allargar aquestes concessions en el temps. Perquè, si no, entrem en un bucle que és un malviure per a aquest país.

Per tant, també entenem –i ja per finalitzar aquesta intervenció–... Ha d'haver-hi un altre element a tenir en compte; és tot el tema de les inversions en l'àmbit ferroviari, que per nosaltres també és important. Totes aquelles inversions... I, en tot cas, també els demanaria des d'aquest punt de vista si també vostès, que tenen una visió àmplia, han fet gestions tant amb Ferrocarrils de la Generalitat com Adif en aquest sentit de la millora per part, diguem-ne, de les freqüències i dels combois, la qual cosa permetria de totes totes... I això ha quedat constatat en altres zones del territori: a la que hi ha una millora del trànsit ferroviari i de les condicions de pas dels trens, això baixa o permet que l'usuari, doncs, tingui major facilitat d'agafar el transport ferroviari i, per tant, també una altra manera, diguem-ne, de treure o de rebaixar la intensitat de trànsit d'aquesta autopista.

Res més. I, en tot cas, oferir, com hem fet en diverses ocasions –com sé que s'han anat trobant amb representants del nostre partit al territori– la col·laboració d'Esquerra Republicana en tot allò en què els puguem ser útils.

Gràcies.

### El president

Molt bé. Moltes gràcies. A continuació té la paraula, en nom del Grup Parlamentari del Partit dels Socialistes, el diputat senyor Xavier Sabaté.

### Xavier Sabaté i Ibarz

Moltes gràcies, president. Vagi per endavant la nostra admiració respecte a la feina que vostès fan. Moure's al voltant d'un objectiu, i d'un objectiu tan dramàtic com aquest, doncs, és sempre digne d'admiració.

Aquest dossier és impressionant. Jo l'he estat mirant mentre vostès intervenien, no? I dubto que hi hagi un recull i un estudi tan ben fets, però, alhora, tan plens de drames. Perquè cadascun d'aquests accidents és un drama, molts d'ells mortals; altres, en fi, de per vida, amb les vides, doncs, condicionades per tots aquests accidents que van començar durant..., bé, ja fa tants anys. Així que s'hi ha de trobar una solució, això és veritat. I aquesta solució ha de venir dels poders públics, perquè el transport i les comunicacions són responsabilitat dels poders públics.

Gairebé diria que avui hauríem hagut de fer, president, una compareixença conjunta, no?, amb els de la Comissió de Territori i Sostenibilitat, que són els que s'ocupen d'aquestes solucions. Nosaltres som els que ens ocupem de seguretat viària també –de totes les seguretats del país, també de la seguretat viària–; per tant, era pertinent que vinguessin. Però haurem de parlar amb els nostres companys i companyes de l'altra comissió i amb el Govern, i mirar a veure quina solució s'adopta.

Avui, segurament, les nostres paraules, doncs, vist el problema, i hi insisteixo, en fi, com que les solucions han de ser viàries, d'actuacions concretes... Aquesta comissió difícilment podem fer més que un recull o donar-los a vostès la raó de les coses que ens han dit. Però totes les solucions, vista la diversitat d'aquestes que es plantegen o que poden ser-hi –unes més que altres–, segurament, doncs, totes alhora no les podrà fer el Govern. I els ho diu algú que està a l'oposició, però és veritat que, a més, en l'època que estem, doncs, serà complicat. Però no per això haurem de deixar d'estudiar-ho.

De manera que crec que avui tots els que estem aquí quedem emplaçats a estudiar-ho conjuntament amb el Govern i instar-lo a buscar la solució entre tots i que aquesta no es demori.

Jo no sé si aquesta comissió... Crec que no, que serà l'altra, que, almenys, els companys del meu grup parlamentari plantejaran algun tipus de proposta. I valdria la pena –i suposo que també coincidirán amb mi la resta de grups– que aquesta fos el màxim de con-

sensuada possible, perquè és de la manera que s'avança més, no?, avancen més les possibles solucions.

Així que rescatar l'A-18, desdoblar la C-55... En fi, és que repassant el dossier això ja s'ha explicitat manta vegades, se n'ha parlat en nombroses ocasions, ha sortit en nombroses interpellacions, accions parlamentàries, però la gent va tenint accidents i va morint o es va quedant accidentada, en alguns casos, amb seqüeles de per vida.

Bé, doncs, dir-los el compromís del nostre grup parlamentari per posar-nos mans a l'obra immediatament i veure si tenen vostès, i tenim tots –perquè aquest és un problema que ja no és només del Bages, és un problema de país, no?– una solució que es pugui concretar, sobretot, en un horitzó temporal de dir: «Escolti, això, doncs, serà... Aquesta solució és..., la comencem en un termini de tantes setmanes o de tants mesos.» Però és veritat que no es pot allargar més.

Quan a una carretera hi ha molts accidents, és que quelcom passa. No es pot atribuir a imprudències temeràries ni a excessos, en fi, que sempre hi són, no? Però hi ha uns índexs. I ara no els tinc aquí al davant, però segur que aquest tram deu ser dels més perillosos de Catalunya, sinó el que més, no? (*Veus de fons.*) El més d'Europa; doncs, imaginin-se, no? Aquest país nostre no pot continuar tenint una carretera amb uns quilòmetres en què tot això succeeix, així que...

Gairebé diria: «No sé què dir-los més.» Donar-los la raó, tornar a repetir que aquestes són les solucions. Les solucions són les que han donat vostès. I vénen aquí, que no hauria calgut que vinguessin, perquè, en fi, aquestes coses, quan són tan dures i tan dramàtiques, doncs, ja s'haurien d'assumir, les hauríem d'assumir directament, no?

Doncs, moltes gràcies per venir, i dir-los el nostre compromís d'estudiar tot el que ens han posat avui sobre la taula de forma tan colpidora.

Moltes gràcies.

### El president

Moltes gràcies, senyor diputat. Té la paraula a continuació, en representació del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, el diputat senyor Pere Calbó.

### Pere Calbó i Roca

Gràcies, senyor president. En primer lloc, agrair als membres de la plataforma i de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa la compareixença avui, aquí. I sobretot, doncs, fer palesa i fer visible una qüestió que vostès viuen al dia a dia, però que els que tenim la responsabilitat de vetllar i impulsar l'acció de govern és evident que hem de conèixer de més a prop i hem de, sobretot, assumir les nostres responsabilitats d'impulsar aquesta acció de govern.

Hi han coses que ja s'han dit i jo crec que cal reiterar, però una mica per situar la qüestió, des del nostre punt de vista, no?

Per una banda, tenim una via amb una alta densitat de vehicles; se situa entre 28.000 i 32.000 vehicles diaris de mitjana, com vostès han expressat, en aquest tram que vostès s'hi han referit. És una via d'alta sinistralitat. I vostès han fet referència a la realitat colpidora que tenim; setanta-nou morts en deu anys, dotze morts el 2012, doncs, és una realitat que, evidentment, no podem assumir com a societat i que, per tant, cal una reacció immediata. Però és d'aquells casos que..., o és un exemple clar on les condicions de la via afecten d'una forma directa la sinistralitat d'una carretera.

Per tant, a part dels problemes –que després m'hi referiré, eh?, amb el tema dels radars– de la velocitat, que podria ser un element, és evident que, en aquest cas, el disseny de la via –i el que més em preocupa del que vostè ens ha expressat és que les actuacions posteriors també han patit dèficits importants de disseny a l'hora de relacionar-los amb la seguretat viària– té una incidència directíssima en aquesta alta sinistralitat que tenim en aquesta via.

Dit això, és evident: vostès han ficat el dit a la nafra, no? És a dir, és un vell problema, és una situació que vostès no viuen des de fa poc, sinó que vostès ja han expressat que com a mínim des de fa disset anys vostès reclamen i expressen, doncs, aquesta situació colpidora que patim, no?

En aquest sentit, jo sí que una mica... Entenc el plantejament, entenc la preocupació; discrepo una miqueta en el fet de poder contraposar determinades inversions amb aquesta, i no els dono tota la raó que aquesta ha estat un dels grans oblitats en les inversions a casa nostra. És a dir, vostès parlen i en els seus dossiers també parlen i fan referència a la construcció de la C-15, al desdoblament de l'eix del Llobregat –la C-16–, al desdoblament de l'eix Transversal –la C-25. Jo entenc que totes aquestes infraestructures eren necessàries. La seva necessitat no justifica l'oblit, també cal dir-ho –la seva necessitat no justifica l'oblit. Però jo contraposar unes infraestructures amb les altres... Perquè les coneixem, algunes les vivim directament, eh?, com pot ser la C-15. L'eix Diagonal, doncs, també té un sentit molt de vertebració del país, i, per tant, són necessàries.

Però és evident que el fet que s'hagin produït aquestes inversions no justifica que no s'hagin fet durant disset anys les actuacions que calia a la C-55. Perquè en el fons jo discrepo del que s'ha dit –no del que ha dit vostè, sinó el representant d'Esquerra Republicana– en el sentit que la situació no és només que tenim una mala infraestructura viària al costat d'una via de peatge. Això succeeix en un extrem de la via, la part més tocant a Abrera; és a dir, tindríem la seva connexió amb l'A-2, que, per tant, seria una autovia.

I, per tant, el problema de fons –i no per això no és molt més greu– és que no ha estat una prioritat per als diferents governs de la Generalitat, escometre aquesta obra. Perquè –ho torno a dir, i vostès ho han expressat– parlem d'un problema de més de disset anys. I, per tant, quan una qüestió s'allarga en el temps d'aquesta manera, el que sí que es posa en evidència –sense assenyalar cap govern o a ningú– és que els diferents go-

vern, doncs, evidentment, han oblidat aquesta qüestió i no ha estat una prioritat respecte d'aquesta situació.

Dues referències. Sí que la referència a l'aeri, sobretot, amb els diners que s'hi han invertit i, després, la utilitat que a dia d'avui té... Doncs, fan difícil d'entendre que no s'hagi pogut invertir a la C-55. I això és una evidència, i les evidències no cal demostrar-les, perquè són així.

Sí que respecte al transport públic, creiem que és un dels eixos que s'ha de treballar fonamentalment. Però que hem de ser conscients –i això no ho justifica, però redobla una mica la situació– que, malauradament, en l'àmbit de la Catalunya central, en sentit ampli, doncs, patim dèficits importants en el transport públic. Vostès hi feien referència, sobretot, en el cas de Renfe i en el cas de Manresa, etcètera. Jo li podria ficar l'exemple de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en el cas d'Igualada amb Barcelona, que també estem en un temps de trajecte al voltant d'una hora vint-i-cinc, una hora trenta. Per tant, ens trobem...

Per això quan llegia la problemàtica de què vostè em parlava de la Renfe a Manresa... Sí, sí, però, clar, és evident que del que es tracta... Vostè ho ha dit: «Tenim l'autovia.» Li podria parlar d'altres problemes també, eh?, de com..., la intensitat de camions que té aquesta via, com en una part d'aquesta C-55, evidentment, per no utilitzar la C-16, doncs, acaben confluint en el tram d'Abrera en avall. Per tant...

Però, amb això què volia ficar? No volia contribuir a contraposar un territori amb l'altre, sinó que tenim una problemàtica de transport públic a la que ens allunyem de l'àrea metropolitana important –important– i que cal resoldre. I això no és cofoisme, sinó tot el contrari, és un nivell d'exigència de dir: «Escolti, que tenim aquests dèficits en transport públic que agreugen encara més la comunicació viària que en determinats casos tenim també deficitària, com és el cas de la C-55.»

Nosaltres tenim la sort en un tram de tindre l'A-2, però amb altres problemes, que també en podríem parlar. Però el que sí que compartim i tenim en comú, aquests dèficits de transport públic, que, a més, no són d'ara, sinó que són històrics i que difícilment s'hi introdueixen elements que poden millorar-los, eh? És a dir, el cas que jo li explicava, que suposaria canviar tot el traçat i amb el coll d'ampolla que tenim a Martorell. Però, bé, tampoc em volia allargar amb aquesta situació.

Sí que volia entrar en qüestions que jo he pogut llegir, que vostès plantegen aquí. I si em podrien aclarir alguns aspectes, no?

Per una banda, vostès més o menys tenen una avaluació del cost aproximat de les tres mesures o dels tres blocs de mesures que proposen respecte a les barreres New Jersey, la implantació dels nous carrils en aquests quatre punts que vostès plantegen i el tema d'il·luminació? Si tenen més o menys..., més que l'hagin fet vostès o amb els contactes que hagin pogut vostès tindre amb el departament, més o menys han pogut fer una avaluació del que estaríem parlant?

Entre altres coses, perquè –això s’ha dit públicament per part del mateix conseller– el projecte de desdoblament de la C-55 ell el planteja a l’entorn d’un cost d’uns 100 milions d’euros. I que tampoc el que no ha fet –i que jo crec que és el que cal fer– és un cert compromís de quan es podria abordar aquesta qüestió. És a dir, és una situació d’un compromís *sine die*, sense concreció, sense calendari. I tots som conscients de la situació econòmica que patim, però tots som conscients si un govern té prioritats o no. I aquestes prioritats s’expressen en un pressupost. Que, per cert, a dia d’avui, no tenim un pressupost enguany i, per tant, difícilment es poden expressar certes prioritats. Però és evident... Que no sé si es podria fer avui mateix, però sí que un govern, si té una prioritat, pot adquirir uns compromisos a l’hora de la seva execució. I, per tant, creiem que aquí no es pot plantejar aquesta qüestió de dir: «Escolti, tenim un projecte de desdoblament, però no sabem quan el farem.» Jo crec que no és admissible a dia d’avui amb la realitat que vivim.

L’altra qüestió que li volia plantejar... Però, més o menys, me l’han explicat, però m’agradaria que me la poguessin concretar una mica més: respecte a aquestes dues actuacions que el mes de gener de l’any 2013 es van anunciar i començar a executar per part del departament, eh?, en aquests dos trams: en el tram de Manresa i en el tram de Castellbell i el Vilar. Aquests 1,2 milions d’euros a què vostès han fet referència. Vostès han estat especialment crítics, en el sentit que la instal·lació de New Jersey es limita a una actuació d’uns cinc-cents metres, si no ho he entès malament, i que l’altre és més un repintat i una instal·lació d’ulls de gat, vull dir, un rentar la cara, perquè ens entenguem, però que no aborda el problema de fons de la seguretat viària. I, per tant, m’agradaria que ens poguessin explicar una mica més això. Perquè això s’ha explicat o s’ha transmès per part del departament com una actuació que abordava o que feia front a aquests dos trams de concentració d’accidents i donava solucions efectives. I per això voldria contrastar amb vostès aquesta qüestió.

Respecte a la gratuïtat de la C-16, hi ha una pregunta, eh? És a dir, plantejem-nos el cas hipotètic d’una gratuïtat. Estem parlant de 32.000 vehicles en aquesta via. Com afectaria els fluxos d’aquests vehicles? Si més o menys vostès tenen una... No sé si m’explico amb el que estic preguntant. És evident que estem parlant d’un tram d’Abrera a Manresa; per tant, la C-16 se situaria en un extrem d’aquesta connexió; per tant, no afectaria per igual tots els àmbits. I com realment aquests fluxos es podrien veure influïts en un sentit o en un altre, perquè al tram més proper a Abrera, evidentment, poc –entenc jo– afectaria aquesta gratuïtat, i que també hauríem d’aportar alguna solució en aquests trams, no?

Ho dic per si la gratuïtat de la C-16 és per si sola una situació o seria una part de la solució en aquest sentit. Perquè en el seu dossier, que és molt interessant, vostès fan una avaluació aquí de més o menys uns catorze mil vehicles. I ens vénen a dir que el cost de les bonificacions d’aquests catorze mil vehicles..., estaríem parlant de gairebé un milió d’euros –en concret, 974.400

euros– de cost de l’import d’aquestes bonificacions. Clar, mensualment. I, per tant, un milió d’euros mensualment dóna per fer moltes coses i per fer moltes actuacions. I això és, a més, un element de reflexió que caldria acabar.

I acabant ja –perquè em sembla que se m’ha acabat el temps, senyor president–, doncs, el tema del radar. És a dir, evidentment no és la solució, evidentment té una petita incidència. Però jo crec que també el radar és un element que el que ens ha de permetre és lluitar contra l’excés de velocitat, que sí que aquest és... Ens ho ha de permetre, no per si sol; no és l’única solució per lluitar contra aquesta qüestió, però sí que és un element –i com a membre que participo a la Comissió d’Interior– que sí que ha de ser útil si està ben ubicat, evidentment; si està ben ubicat ha de servir per a això. Perquè vostès saben i vostès tenen clar que l’excés de velocitat té una incidència directa en la sinistralitat, per tant... Una altra cosa és que vostès em diguin: «Escolti, és que no estan ben col·locats, aquests radars, i, per tant, cal fer una reflexió sobre la seva col·locació.» Jo aquest debat l’hi puc admetre, però jo crec que els radars són necessaris –si s’installen bé– per evitar aquests excessos de velocitat, que, després, sabem tots plegats que tenen una incidència directa en la sinistralitat i, sobretot, en els accidents més greus.

Gràcies, senyor president.

#### El president

Molt bé. Moltes gràcies. Té la paraula, a continuació, la portaveu del Grup Parlamentari d’Iniciativa per Catalunya Verds - Esquerra Unida i Alternativa, la diputada senyora Laura Massana.

#### Laura Massana Mas

Moltes gràcies, president. Gràcies, moltes també, a la senyora Casals, al senyor Miras i al senyor Martí per les explicacions, per la tasca que han fet i fan –des del 2011 de manera formal, però des de molt temps enre–, doncs, per fer palesa, fer pública i per trobar solucions des de la societat civil al drama que patim al territori. La diputada que els parla viu a Manresa, és sallentina i, per tant, la seva vida passa constantment per aquest eix viari.

Vull donar les gràcies també a les persones que acompanyen els compareixents. Molt especialment tenim entre nosaltres el president de Montepío de Conductors, una associació que –com els ho diria jo?– és el nostre RACC particular. Un RACC jo diria que amb una gran sensibilitat també social, que molta de la tasca tècnica que avui poden aportar, doncs, la plataforma i la federació ha estat feta conjuntament.

No els vaig demanar la compareixença del *montepío* perquè –i aquí vindrà una explicació també per al senyor Sabaté– el que volíem amb aquesta compareixença des del meu grup és visibilitzar la part humana i la part tràgica de les infraestructures. Perquè darrerament parlem d’infraestructures com a números: «No hi han diners.» De fet, la crisi ho tapa tot.

Però com que això no ve d'ara, sinó que ve de més enrere i com que les víctimes continuen estant en degoteig... I després d'aprovar-les en reunions informals en aquest mateix Parlament amb diputats i diputades de la Comissió de Territori, a la vegada que amb reunions al territori amb directors generals, responsables, doncs, de carreteres, a la vegada que reunions de la mateixa plataforma, Consorci Viari del Bages amb el conseller de Territori, les propostes que ells expressen no traspassen, diríem, la Comissió de Territori, perquè o es perd la votació o qüestions d'aquest tipus, o en la negociació o quan es parla amb el conseller, quan se li explica, parlen de diners. Vam demanar la compareixença aquí perquè creiem que aquesta és la comissió que ha de vetllar per la seguretat de les persones, que és també la seguretat viària. La idea inicial era que fos a la comissió que es crearà viària, però, com que anava molt endarrerida, teníem pressa, perquè en això nosaltres tenim pressa en el territori i molta pressa per a la solució. Perquè vostès copsessin, i és així, el drama i... Per això es diu «no més morts». És un 400 més de morts que vam tenir el 2012 que el 2011. Per què? I aquí s'ha explicat: perquè amb la crisi, a més a més, doncs, encara es pot utilitzar menys l'autopista i el trànsit encara augmenta més en la C-55. I no podem esperar més, no podem patir més.

Quan parlem de sostenibilitat, normalment ens referim a l'econòmica. Nosaltres, la plataforma, la gent del territori, ara, quan parlem de la carretera, ja parlem de sostenibilitat en vides humanes; és insostenible per al nostre territori. Els ho deia el senyor Martí: «Els meus fills...» Pensen –i això ho tenim sociabilitzat, eh?–: de vegades, estàs al mig de Manresa, sents una ambulància i perquè està plovent dius: «La C-55.» I no dramatitzo, és quotidià; el drama és aquest, que és quotidià.

Per tant, per què aquí? Primera, perquè és un problema –i aquí s'ha expressat– de país. És tan de país que no podem ni tirar «patada» a Madrid, perquè la C-55 és responsabilitat del Govern de Catalunya. Amb l'N-II, sí que podem tirar «patada» a Madrid. Aquesta és la nostra responsabilitat, des de fa molts anys. Però ja no la podem defugir més i hem de solucionar-la.

Jo hi ha coses de la plataforma i de l'associació que no comparteixo. Nosaltres no creiem en el desdoblament com a gran solució, quan tenim justament una autopista al costat. Això ens és indistint, perquè tenim lluita conjunta amb d'altres. I que hem de trobar solucions que siguin comunes, que aquesta comissió des de la banda de seguretat les traspassi a Territori, les introspeccioni, les reclami com a tals i busqui aquesta solució, que ha de ser negociada. Perquè un alliberament total potser no serà possible, no ho sé, però un de parcial per a persones de la comarca... No ho sé, parlem-ne. Les xifres jo no les repetiré, són escandaloses, però a mi... Les econòmiques, eh?

I sí que hi ha una correlació directa. Hi ha una cosa que és sabuda per tothom. Per què no s'ha desdoblant mai? Perquè es diu –jo no he vist mai els papers, tot i haver-los demanat– que el fet de desdoblant suposaria una indemnització tan terrible a la concessionària que un conseller –sí que ho vaig sentir de la seva veu–

va dir: «No podríem fer polítiques socials mai més a Catalunya.»

Per tant, tot això s'ha de revisar, les qüestions de les concessionàries s'han de revisar. Bé, revisem-ho, parlem-ne, però abans busquem aquestes solucions. Perquè l'argument de pes de 200.000 persones afectades... No és Manresa, no és el Bages –aquí s'ha dit–; és en part gran part de la Catalunya central –Bages, Berguedà, Solsonès, Cerdanya– i l'àrea de molta mobilitat que en aquest sentit tenim, no?

Per tant, és un problema de país, és responsabilitat i, bé, competència del país. I el greuge amb l'N-II i tot el que s'ha fet, doncs, existeix. Perquè és que hi ha hagut el mateix nombre de víctimes mortals el 2012 a l'N-II. I nosaltres gairebé per sortir en un programa de televisió un momentet vam haver de tallar la carretera i vam haver de fer... Perquè, bé, fins ara hi ha estat sempre el diàleg –el diàleg, la qüestió tècnica, les possibilitats. I el que demanen... I jo em faig una mica aquí... Avui han vingut ells a posar la veu, eh?, perquè aquesta era la voluntat, però com a persona del territori i com a altaveu del territori crec que des d'aquí, des d'aquesta comissió... I això és el que es demanaria: en una resolució conjunta que s'emplaci Territori a tenir molt present aquesta realitat i aquesta reivindicació.

Es parlava d'altres qüestions, òbviament, com el transport públic. Tenim un problema general a comarca, i aquí ja parlariem de política realment. A la Catalunya central respecte a comarques gironines, fins i tot Terres de l'Ebre –que ja està com *de facto* una vegueria–, aquest problema el tenim, diríem, de pulsio pròpia, de cohesió pròpia, de reconeixement propi entre comarques, que ens fa que costi, doncs, arribar a solucions potents i a reivindicacions potents en els parlaments, no?, i en el Congrés, en aquell cas. Però sí que tenim instruments com el consorci viari, on, doncs, hi ha representació política i representació també d'entitats, que en la qüestió de Renfe s'ha anat a Madrid i s'ha reclamat i s'ha reivindicat conjuntament.

Aquí, el senyor Calbó, que ell és del Partit Popular i ens governa... La solució de Renfe és necessària –d'un transport més acurat i més adequat. Per què ho dic? Perquè aquest mal tracte cap al territori, que en coses ha estat bé, com amb la C-25 o amb l'eix Diagonal, en el sentit del tren ha estat també molt menystingut respecte a altres territoris, no només de Catalunya, sinó de la resta de l'Estat, eh?, amb comparatives de poblacions, amb distàncies amb la capitalitat. I hi hauria solucions tan pragmàtiques i tan senzilles com que, quan el tren no arribés a Terrassa, de Manresa a Terrassa no es convertís en un tramvia, sinó que tinguéssim tres o quatre trens directes de Manresa a Barcelona. I això està sent un impossible.

Creiem que un bon transport públic, que és molt necessari i molt important, faria que aquest desdoblament també es pogués, diríem, fer una mica menys interessant i que podríem concentrar-nos també després en la situació, doncs, de l'autopista.

Perquè el que no podem fer ni resistir més és tenir una població segrestada –segrestada– per una concessionària que té uns documents que diuen que si es desdo-

bla, doncs, cobraran moltíssim, però que a la vegada... I aquí hi han les xifres i el senyor Calbó les ha repetit com vostès: de la bilionada que suposa la compensació que sembla que reben pel fet, doncs, de bonificar els peatges i de fer-los rebaixats, quan són dels més cars d'Europa.

Hi ha una cosa que... Com que jo no pertanyo a la comissió, els volia emplaçar avui al fet que si vostès poden la contestin. Ja sé que no és el formal, però això també és molt emocional per a tots avui, no? Es podria fer respecte a Europa des d'aquest Parlament alguna demanda essent una de les primeres, sinó la segona carretera amb més accidents a tot Europa? Se'n podria parlar amb el Parlament Europeu? Se li podria demanar algun ajut? Es podria fer alguna cosa en el sentit de la seguretat? Jo ho desconec, però jo crec que també serien qüestions a explorar: quin compromís es podria tenir a través de la Unió Europea. És un tema que no hem explorat mai, i jo no sé si és recurrent o no. Ja no parlo de fons, sinó, doncs, d'altres qüestions, no?

Per nosaltres, això: el que s'hagi de fer s'ha de fer de la manera més immediata. Avui era una compareixença de sensibilització i de coneixement. Crec que el treball del dossier és prou punyent. Com bé s'ha dit, sabem els morts, però no sabem les persones ni el grau de lesió que puguin suposar, probablement més –probablement més. Perquè darrerament hem tingut accidents sense morts amb lesionats molt, molt greus, entre ells un amic comú del senyor Miras i meu. I això és una constant. Tots hem perdut algú en aquest territori, un conegut de més a prop o de més lluny. No ens ho podem permetre més.

I, com que no ens ho podem permetre més, jo crec que, si vostès ho creuen també convenient, d'aquesta comissió, el que avui pugui sortir i després amb la seguretat viària –i aquí acabo, president... És que la de Seguretat Viària, que molts de vostès hi són, són membres també de la de Seguretat Viària... En el pla de treball, que ve de l'any anterior, també consti la necessitat de treballar per la solució de la C-55 i que, a part d'aquest treball de la C-55 –que no era en el pla de treball, que li ho incorporem–, d'aquí també surti una proposta que emplaci Territori i Sostenibilitat a prendre les mesures i a parlar-ne segons la necessitat que veu evident el territori: que la sostenibilitat ja no és una qüestió econòmica, sinó de vides humanes.

#### El president

Moltes gràcies. Té la paraula el portaveu del Grup Parlamentari de Ciutadans, el diputat senyor Matías Alonso.

#### Matías Alonso Ruiz

Moltes gràcies, senyor president. Primer de tot, agrair la informació que ens ha aportat la plataforma social per al desdoblament de la C-55, de la senyora Fina Casals i el senyor Carles Miras, i també la participació del senyor Enric Martí, representant de la Federació d'Associacions de Veïns de Manresa.

Jo em cenyiré molt a la carretera, a aquesta carretera en concret, perquè és una carretera que comença a ser antiga. Però estem parlant d'un disseny de fa uns quaranta anys aproximadament –la C-1411–, que era una carretera que originalment crec que va donar molta vida a la comarca del Bages. Era un eix de comunicació respecte a la capital de Catalunya –respecte a Barcelona– primordial i que aleshores, doncs, va ser un gran guany. Però, clar, fa quaranta anys de disseny i quan feia poc més de vint anys que s'havia construït la carretera ja s'estava demanant el desdoblament. Perquè es veia clar que era una carretera que estava dimensionada per a una altra dimensió, per a uns altres temps, que estan sobradament sobrepassats.

Jo coincideixo amb el que han dit, i els he d'expressar la solidaritat plena i el recolzament dins de les nostres possibilitats. Perquè hem de tenir en compte –i s'ha dit també– que estem parlant d'unes carreteres implicades –no només la C-55, també l'autopista– que depenen directament de la Generalitat de Catalunya. Per tant, des del punt de vista competencial, és aquest Parlament, però, sobretot, és el Govern de la Generalitat el que hauria de prendre les mesures corresponents per posar-hi la solució. I, per tant, fan bé de demanar-ho aquí. I es queixen o s'han queixat –i segurament amb molta raó– que habitualment no se'ls escolta.

Avui hem fet esforços per escoltar-los. Bé, n'hem pres bona nota, però hem de ser conscients que nosaltres tenim una tasca de control, una tasca d'impuls de l'acció política del Govern. Però haurà de ser aquest mateix Govern i, en concret, en el si d'una altra comissió –perquè hauria de ser la Comissió de Territori i Sostenibilitat qui fes aquesta força respecte al Govern–, doncs, qui prengui les mesures. Que penso que són molt acurades, les que s'estan plantejant, eh?, són mesures...

Perquè ho hem vist, hem vist al llarg dels anys com realment hi havia una carència en tot aquest eix, fins al túnel del Cadí, impressionant. I es van anar fent coses i es van prioritzar –i es van prioritzar– també en la línia de la C-1. Perquè al final ha sigut mitjançant l'autovia, el tram nord..., doncs, donar-li sortida a aquest trànsit més fluid a través d'aquesta autopista de peatge. I això potser s'ha prioritzat des del primer moment, quan realment hi ha molt impacte també en el tram sud –molt impacte de trànsit, ja ho han dit. Però, a més a més, és que no és ben bé paral·lela la C-55 amb la C-16 i no dona exactament el mateix servei. Vull dir que, quan parlem de la gratuïtat de la C-16, pot ser solució per a alguns usuaris, però potser no per a tots.

I també hem de tenir en compte que aquesta mateixa carretera, doncs, dona accés, per exemple, a Montserrat, que és un lloc de primer ordre turístic i és un dels punts de trobada per a molts catalans i per a molts visitants de Catalunya. Per tant, és important.

Jo coincideixo amb el plantejament que fa la plataforma, des del punt de vista que realment el primer tram –el que vindria des de Manresa fins a Monistrol de Montserrat– és un tram per desdoblament més senzill, també, perquè orogràficament, doncs, és molt més senzill el terreny per poder fer aquesta construcció.

I realment els encoratjo a no deixar-ho de banda. I em comprometo també que des del nostre grup farem tot el possible perquè això pugui ser una prioritat, d'una vegada per totes, per al Govern de la Generalitat.

És ben cert que, mentre es pugui fer o no aquest desdoblament –que s'haurà de fer per trams i ja sabem que al final també té un impacte molt important sobre el trànsit en aquestes zones–, no hem de deixar de reconèixer que al llarg dels anys moltes de les obres que s'han fet s'han fet sense cap ni peus. Jo realment no en sóc un usuari habitual, a hores d'ara. Fa molts anys sí que, diguem-ne, per edat, vaig ser un dels que potser vam estrenar aquella C-1411, que ens semblava un gran què, a l'època, allà, a mitjans dels setanta del segle passat

Però hi han trams, hi han punts concrets d'aquesta carretera en què se't posa l'ai al cor, en el moment que has de prendre la decisió de si m'hi poso o no m'hi poso, que has d'apagar la ràdio si la portes posada, que has d'abaixar els vidres per veure si ve algú. Perquè realment, doncs, són un salt al buit, algunes de les accions que s'han de prendre, decisions que s'han de prendre quan estàs circulant per aquestes carreteres i per aquests nusos que et trobes per enllaçar, nusos d'enllaç d'unes carreteres amb les altres.

I, per tant, doncs, pensem que, mentre no es pugui fer aquest desdoblament, les solucions temporals que plantegen amb aquestes barreres New Jersey s'hi haurien de posar. El Departament de Territori i Sostenibilitat s'hi hauria de posar al més aviat possible, per donar almenys aquesta solució palliativa, perquè el que es necessita en aquesta carretera és fer un redisseny seriós.

Perquè, ho repeteixo, la gratuïtat de la C-16, bé, pot alleugerir sobretot trànsit pesant –jo penso que molt del trànsit pesant que vingui a l'àrea metropolitana de ben segur que aniria per allà–, però hi ha molt trànsit de particulars i de gent que va a altres llocs, que no ve precisament a l'àrea metropolitana de Barcelona. Però que també aquesta carretera és una carretera que enllaça molt aviat i amb molta facilitat –si estigués bé– amb la nacional II, que dona sortida cap a altres comarques de Catalunya. I, per tant, és important que estigui redissenyada al més aviat possible i reconstruïda, desdoblada, quan es pugui.

Els moments són molt difícils. Algun grup ho ha dit: «Ni tan sols tenim pressupostos per a enguany.» Però els números són els que són, seran complicats. Però, en tot cas, sí que hi han solucions d'emergència que vostès mateixos estan plantejant, i que el cost realment no és tan elevat, no?

A mi em preocupa el tema de les prioritats. Perquè al final –i això es denunciava fins i tot ja en algun article l'any 98, si no ho tinc..., a l'octubre del 98– dins el dossier que ens aporten ja hi ha una denúncia que sembla que «peatge» en alguns indrets de Catalunya comença a ser sinònim de «pillatge», en el sentit que s'han prioritzat determinades obres, també, per donar més força a aquestes autopistes de peatge, que ja hem vist –i, bé, el nostre grup també ho ha portat a aquest

Parlament–, doncs, els problemes que hi han respecte a les concessions d'aquests peatges.

I això potser hauria d'entrar dins d'aquest paquet de solució, també, aquesta reconsideració respecte a les concessions administratives dels peatges de les autopistes, i veure què és el que es pot fer també aquí per alliberar recursos i per aconseguir, doncs, que realment les dues opcions..., l'opció del peatge hi sigui, però que sigui més assequible, i també que hi hagi la possibilitat de desdoblal al més aviat possible aquesta carretera, almenys en el primer tram.

Jo penso que tota, s'hauria de fer tota. Però el primer tram, des del punt de vista econòmic, pensem que és molt més senzill, molt més assequible i donaria molta més lleugeresa al trànsit. I, a més a més, també tindria un enllaç més fàcil des del mateix Monistrol de Montserrat amb la mateixa C-16 al final, al tram inicial per Terrassa. Vull dir que seria més senzill, també, diguem-ne, deixar de banda l'autopista de peatge amb un desdoblament que de ben segur alleugeriria el trànsit; seria una bona solució.

Mentrestant, hauríem d'anar a les palliatives. I el que hem de demanar, doncs, és que el Departament de Territori i Sostenibilitat hi posi fil a l'agulla al més aviat possible i es posi a treballar en aquest sentit.

Moltes gràcies.

#### El president

Moltes gràcies. Té la paraula, a continuació, el diputat del Grup Mixt, el senyor David Fernández.

#### David Fernández i Ramos

Gràcies, president. I gràcies també a la senyora Casals, al senyor Miras i al senyor Martí per la compareixença. Un agraïment immediat. Gràcies, doncs, per comparèixer. L'agraïment és nostre. I un agraïment en què també s'ha insistit, de més llarg abast, per la vostra capacitat i generositat d'organitzar-vos, d'implicar-vos, de solidaritzar-vos, de fer visible aquesta realitat. Doble agraïment per començar, i també, per dir-ho des del principi, tot el nostre suport, amb algunes reflexions per compartir; també algunes preguntes.

Sobretot, perquè la sinistralitat a la sinistra C-55 –algú ha dit, crec que el senyor Miras, que era el cor negre, efectivament– és massa greu i és massa quotidiana i fa massa temps que dura. I més encara, i sobretot, quan és la carretera més utilitzada per anar del Bages a l'àrea metropolitana i absorbeix i concentra més trànsit i fluxos..., massa superiors als que podria encabir sota uns criteris òptims de seguretat vial i, finalment, humana.

Després hi ha les reflexions sobre les comunicacions entre l'àrea metropolitana i el Bages. La geografia i l'orografia poden jugar a favor o en contra, en el territori, a l'hora de planificar i desenvolupar vies de comunicació. És obvi que el Bages i Barcelona estan separats per un mur infranquejable, que és Montserrat, per un congost tancat, que és el del Llobregat, i per les muntanyes del Montcau, no?

En aquest context –i com ha dit també el senyor Alonso–, és veritat que aquesta carretera ve de la segona meitat del segle XX, és a dir, de fa quatre dies; que és complexa, que és complicada, que està encabida en valls estretes i costerudes, i que en el seu moment també va trinxar una part dels pobles, com Monistrol, i que no té, al parer d'aquest grup, avui, prou espai per créixer.

També és veritat que el traçat de l'autopista tampoc és que sigui lineal ni completament segur; l'orografia ho ha dificultat. I aquí, com mai hi ha història sense contrahistòria, sí que ens agradaria rebobinar cent cinquanta anys enrere. Potser les generacions que ens van precedir no van perdre mai el sentit comú i per això en un moment donat van decidir fer una via de tren, la més cara de l'època, també, per dir-ho tot. Però és veritat que les coses ben fetes perduren per sempre, no? Fa cent cinquanta anys que es construïa aquesta línia; durant molt de temps la via més ràpida i més segura per baixar a Barcelona.

També és veritat que en comparativa europea, en països muntanyosos, doncs, el ferrocarril és molt més barat, molt més segur i molt més eficient que la carretera. I darrere de tot és veritat que hi ha un model que nosaltres posem obertament en qüestió, que és anys d'apostar públicament i privadament pel vehicle privat, no? Això ha passat des del «desarrollisme» franquista, governs catalans, espanyols i europeus. És prou conegut que la gran xarxa viària de comunicació l'ha definit l'European Round Table of Industrialists, en funció d'uns criteris mercantils i comercials, potser legítims. Però hi hauria també de participar la societat i els municipis i les comarques, a l'hora d'establir quines són les prioritats.

I aquesta aposta privada ha malmès l'alternativa ferroviària, li ha fet perdre competitivitat i capacitats, i ha forçat que molts manresans i manresanes i bagencs i bagenques l'hagin descartat des del primer moment, a l'hora de planificar els seus desplaçaments. Es triga el mateix que abans de la guerra. Segle XX, segle XXI han passat afortunadament... (*Veus de fons.*) Segle XIX, sí, segurament també. Es triga el mateix que el 1859, sí –el viatge inaugural. Doncs, encara amb més raó. Per tant, vies privades amb suport públic –perquè l'han tingut– i vies públiques amb abandonament públic. Aquesta és una paradoxa.

L'altra és, una, la coincidència d'aquest grup que hi ha responsables polítics, no?, en el sentit que sempre hi ha desigualtats. La política és la gestió, en molts sentits, de recursos escassos. Hi ha desigualtats que provoquen la prioritització d'unes inversions o unes altres, que han provocat també algunes realitats kafkianes, surrealistes, que han escenificat la cultura del malbaratament. No entrarem en el tram d'Alguaire i Almenar, aquest tram a enlloc –vull dir, pots fer la volta, és el que ens deixa–, però sí en altres models dels Països Catalans que són prou coneguts –aeroports que no tenen avions i trams de trens d'alta velocitat que no tenen passatgers.

A les alternatives... I reproduint també el que pensen les CUP locals, també, del Bages, que també conei-

xeu, també estem absolutament d'acord amb vosaltres que el que més urgeix és una acció de govern, en primera instància, per la descongestió, l'eliminació dels riscos de forma immediata i l'execució urgent de les mesures que plantejàvem sobre els punts més negres dins d'un punt negre que és global i, per tant, dels punts més perillosos.

Per nosaltres, l'alternativa... Entrarem en la qüestió, primer, de les alternatives, i després dels dubtes i neguits que ens suposa l'aposta pel desdoblament. Una, per nosaltres, l'alternativa és la més senzilla, que és la gratuïtat de l'autopista. Això es pot fer de diferents maneres: alliberant-la, amb una política d'exempció de preus per als veïns i veïnes, i, sense cap mena de por, expropiant-la als propietaris, per retornar una infraestructura pública pagada en bona part amb recursos públics també, retornar les vies i les infraestructures de comunicació d'aquest país als seus legítims propietaris, que són la ciutadania.

Més encara quan la crisi també ha afectat la mobilitat a les autopistes, és a dir, la gent opta per la C-55 perquè ha de fer economies domèstiques a final de mes, i més encara perquè aquest tram d'autopista, segons diferents fonts –ens hauríem de posar d'acord, jo en tinc dues de contradictòries–, ha estat amortitzat, segons uns, deu cops, segons altres, trenta-un cops, per la qual cosa sí que podríem parlar, com també ha dit el senyor Alonso, de pillatge continuat en el temps i en l'espai.

Per tant, per nosaltres, la primera alternativa és la gratuïtat. Això es pot fer per una política d'acció de govern. I això és la primera pregunta. També es pot fer per un compromís dels propietaris de l'autopista actual, és a dir, per anar a parlar amb el senyor Autema/Abertis i dir-li: «Vostès saben quina realitat tenim?» I que faci un gest de bona voluntat, perquè l'any passat van guanyar 1.024 milions en beneficis. Per tant, podria ser simplement la bona voluntat a la qual em referiré al final.

Després hi ha la qüestió de les inversions. Els desdoblements són cars. I per nosaltres del que es tracta és de recuperar els anys perduts de manca d'inversió en la xarxa ferroviària. Queda clar que la nostra alternativa és la ferroviària, fent les millores imprescindibles perquè l'R-4 sigui una alternativa competitiva a l'automòbil, augmentant-ne la freqüència i reduint-ne la durada d'una hora i deu minuts d'avui a quaranta-cinc minuts, i no mantenint el 2013, doncs, el rècord que continua la durada igual, idèntica, que el 1857. M'atreviria a apuntar que segurament hi havia menys retards el 1857 que actualment.

I dubtes i neguits sobre la proposta de desdoblament són els costos ambientals, socials i econòmics que podria suposar; el model de mobilitat que potencia, que nosaltres pensem que cal canviar. I constatar que l'aposta per la via ferroviària dona uns resultats socials, ambientals i també de mobilitat molt millors, molt superiors, molt més inclusius i molt més coherents amb els temps que vindran. No dic que siguin els temps d'ara, en què encara tenim una fe cega en l'automòbil privat i rodat, però sí en els temps que vindran.

I, finalment, com també hi he insistit abans, amb una rèplica del territori, doncs, us comparteixo un escrit que coneixeu de l'Adam Majó, regidor de la CUP a Manresa, que en el seu moment, en un article que es deia «La serralada prelitoral existeix», deia que avui, òbviament, la serralada prelitoral existeix, que el territori està més poblat que mai, i diu: «Desdoblant la C-55 no és impossible. Avui, no és impossible, però tindria un cost econòmic enorme; destrossaria encara més la vall del Llobregat; obligaria a expropiar i a fer fora de casa seva molta gent, i ens encadenaria, encara més, a un model de mobilitat anacrònic. Descartar el desdoblament i, en canvi, intervenir immediatament en els punts negres, alliberar o abaratir el peatge de la C-16 i prioritzar les inversions estratègiques en el ferrocarril no és només la decisió política i ecològicament correcta» –a parer de la CUP - Alternativa d'Esqueres–, «sinó l'única que té possibilitats reals de rebre inversions europees en el futur. Perquè una cosa sembla clara: si Alemanya opta finalment per les polítiques de creixement, ho farà amb criteris de sostenibilitat i eficiència energètica. I en això –i en matèria de seguretat– el tren li dona trenta voltes al cotxe, com és prou sabut.» Aquest article, per insistir en la vostra lluita, té més d'un any, vull dir, és la realitat persistent.

I, finalment, i per acabar, amb les paradoxes, no?, que en el país dels peatges, doncs, maldem amb vosaltres perquè primin els interessos per sobre, fins i tot, de la mateixa vida humana i que, per tant, del que es tracta és de deixar de rescatar peatges i començar a solucionar els problemes de les nostres comarques.

Gràcies, ànims i endavant.

#### El president

Molt bé, moltes gràcies. Finalment, té la paraula, per part del Grup Parlamentari de Convergència i Unió, el diputat senyor David Bonvehí.

#### David Bonvehí i Torras

Gràcies, president. Reiterar el nostre agraïment a la plataforma de la C-55 i a la Federació de Veïns de Manresa per acompanyar-nos, no només per venir aquí, sinó per tota la tasca que esteu fent. Ens coneixem bé, som conscients del que esteu fent i, com han dit els altres portaveus parlamentaris, doncs, un signe d'admiraació i, sobretot, per a tot el que puguem, estar al costat dels familiars de les víctimes i la gent que, malauradament, pateix seqüeles dels accidents de trànsit.

Els que cada dia hi passem, per aquesta carretera, estem mentalitzats, en som conscients. Però també tots sabeu les limitacions que estem vivint actualment al nostre país. I en base a aquest marc que tenim, doncs, hauríem d'intentar, tots plegats, ser –com ho diria?– realistes i veure si podem trobar solucions que veritablement siguin això, siguin solucions, propostes que es converteixin en solucions i en realitats, que tots al final és el que volem.

Jo també crec que avui també és el moment de fer un reconeixement, a part de a la plataforma, també a to-

tes aquelles entitats que engloben el Consorci Viari de la Catalunya Central. Un consorci format pels partits polítics –ja s'ha dit–, però també pel consell comarcal. Ara també hi ha entrat l'Ajuntament de Manresa, altres entitats bagenques i, sobretot, dues que també, doncs, el portaveu d'Iniciativa ja ha dit: una és el Montepío de Conductors –que avui ens acompanya el seu president–, que, com bé ha dit, és una entitat molt representativa, i la cambra de comerç. Aquestes dues entitats han posat molt servei tècnic dels seus tècnics i també han encomanat molts estudis tècnics per a possibles solucions en aquesta via.

Crec que com a territori –i això ho dèiem l'últim dia que ens vam reunir amb el Consorci Viari de la Catalunya Central tots els diputats comarcals i tots els diputats dels partits que hi van ser convidats–, doncs, hauríem d'intentar tenir –com a territori– un missatge clar de l'aposta que fem i de la solució que proposem tots plegats. Perquè molt sovint ens trobem que ja en el territori no surten solucions o no surten propostes uniformes. I allà coincidíem tots que aquest ha de deixar de ser un debat partidista i, veritablement, si podem ens hem de ficar d'acord i marcar calendari i marcar solucions.

Des de Convergència i Unió, des del grup parlamentari, entenem que hem de treballar en una doble via. Una és a curt termini. A curt termini són aquestes actuacions que s'estan fent, encara a dia d'avui, en aquesta carretera. Però segurament –i amb això em sembla que la plataforma, i si vosaltres m'ho podeu confirmar després, crec que heu mantingut reunions amb el Govern de la Generalitat– no s'haurien de quedar aquí aquestes solucions dels punts negres. Crec que nosaltres ja estem fent tot el possible per pressionar, però vosaltres crec que heu de continuar.

I, per tant, continuar en aquest curt termini. En aquest curt termini, també, junt amb el consorci viari, vam acordar que tots els grups parlamentaris que ho veïssin clar –que eren la majoria en aquesta reunió i em sembla que a la reunió tots hi vam estar d'acord– en el proper pressupost de la Generalitat poguéssim entrar tot el que fa referència al desdoblament o a les obres que s'han de fer en l'enllaç de Bufalvent. Crec que seria positiu entrar-ho. Això és una inversió de 2 milions i escaig d'euros. I, per tant, fa pocs dies se'ns va demanar que tots pressionéssim en aquesta línia. I, per tant, crec que seria important, a curt termini, aquestes obres, fer-les.

I una mica més a mitjà termini, però que va enllaçat amb aquest curt, és que ara que tindrem el projecte de desdoblament, que crec que s'haurà de fer públic properament i que tots hi tindrem accés... Sembla, per les declaracions que hem llegit, doncs, que sí que supera els 100 milions d'euros. Doncs, un cop amb aquests 100 milions d'euros sobre la taula, hauríem de ser capaços, com he dit, tots plegats, de dir si aquests 100 milions els destinem a fer aquest desdoblament, si fem una part d'aquest desdoblament o si aquests milions d'euros –si no aquests, una part d'aquests– els destinem a fer més viable que la gent passi per la via de l'autopista.

Jo crec que del rerefons del que s'està vivint a la comarca, i potser també des d'aquí mateix, cada cop fer el desdoblament, fer unes obres de desdoblament es veu menys clar, i potser s'aposta més per aprofitar la via de l'autopista. Però això és una collita meva, que és el que sento últimament i crec que és el que està..., cada cop hi ha més consens, que aniria una mica en contra del que vosaltres dèieu. Però jo és el que..., pel que hem anat escoltant i pel que hem anat veient aquests últims temps, sense descartar, però, que, com dic, si en el projecte de desdoblament tenim detallats els preus i tenim detallat el cost dels diferents trams, potser sí que entre tots hem d'acordar, segons quins trams, si són molt perillosos o són els més perillosos i més problemàtics, doncs, poder executar aquesta part dels trams.

També, analitzant una mica el dossier que ens heu entregat, celebrem l'annex 1 aquest que deia també el portaveu del Partit Popular, que deia que les bonificacions vosaltres les quantifiqueu en 1 milió d'euros, que està pagant la Generalitat de bonificacions com aquestes a la concessionària. Nosaltres també teníem aquests números, que cada any el Govern de la Generalitat i, per tant, tots nosaltres paguem 13 milions d'euros de bonificacions. I això, quan parlem de més bonificacions, sembla que aquests diners serien els que..., si això ho multipliquéssim per dos –que és el que suposaria l'alliberament total, fent-ho així en números grans–, doncs, serien molts milions d'euros; serien 26 milions d'euros l'any. Però segurament s'hauria d'entrar a negociar o establir diverses formes amb la concessionària per poder destinar aquests diners que ens estalviaríem de fer el desdoblament.

Repasant, a mi tampoc m'agradaria posar inversions ni confrontar inversions que s'han fet en un territori o altre. Però sí que és cert que és incontestable que el sistema ferroviari que tenim al Bages no és el correcte, no és l'adient; és, jo diria, quasi, quasi vergonyós. I en aquest tram de la C-55, tenint en compte que tens l'autopista a la vora buida, doncs, sí que d'alguna manera o altra, com he dit, hem de ficar-nos d'acord i hem de trobar-hi una solució definitiva.

Si bé és cert que el desdoblament –també com s'ha dit– de la C-25 i la construcció de l'eix Diagonal a tots els manresans i a tots els bagencs sí que ens han creat, crec, sinèrgies econòmiques positives. I això ho diuen diferents estudis tant de la cambra de comerç com d'altres entitats manresanes.

Nosaltres, aquest grup parlamentari –que també té el suport d'altres grups parlamentaris, com bé sabeu–, hem demanat conjuntament, tant Convergència i Unió com Esquerra Republicana, una compareixença del secretari general d'Infraestructures, el senyor Ricard Font, perquè comparegui a la Comissió de Territori. Aquest dia també us ho farem arribar per si hi voleu assistir, perquè escolteu de viva veu les seves propostes.

I també aquest grup parlamentari, que dona suport a un govern que ha de fer uns pressupostos, que, com he dit, seran duríssims per a aquest país, i tot això ja ho sabeu... Però lluitarem, com he dit, perquè de cara

a l'any que ve sí que tant els punts negres com aquesta part de desdoblament o aquesta part d'obres que s'han de fer al tram de Bufalvent, doncs, els puguem posar.

També lluitarem –no cal dir-ho– per buscar aquestes solucions definitives en aquesta via. Com ja he dit, solucions que sí que hem de, tots plegats, culpabilitzar-nos que segurament hauria estat una mica més fàcil aconseguir-les en moments en què la situació econòmica i la situació de les finances eren molt millors que no pas ara. Però, en tot cas, no cal..., fets els retrets i fetes les lamentacions, nosaltres lluitarem perquè ho puguem arreglar ara.

Moltes gràcies per assistir. I, si em poguéssiu confirmar aquest punt que vosaltres continueu parlant amb el Govern o teniu interlocució per continuar treballant en punts negres, us ho agrairé.

### El president

Molt bé, gràcies. Ara disposarien vostès d'un màxim de quinze minuts per a qui vulgui respondre, sobretot aclarir les preguntes que hi ha hagut en el transcurs del debat per part de les diputades i dels diputats.

Vol començar vostè, senyor Enric Martí? (*Pausa.*) Endavant.

### Enric Martí Saumell

Bé, amb relació a la nacional II, que comentaves, tant el senyor Recoder –perquè ara parlaré de l'últim temps– com el senyor Santi Vila se n'han preocupat i molt. I entenem que està molt bé, perquè la nacional II era un problema greu. Però amb relació, diguem-ne, a la C-55 i a la C-16, com a mínim a nivell de declaracions i a nivell de sortir per la televisió i a nivell de donar recolzament a la població, no se n'han preocupat tant.

També podria dir el mateix de la senyora Ana Pastor. L'Ana Pastor va arribar a dir que s'haurien de rescalabar les autopistes de Madrid que no eren rendibles. Va arribar a parlar també de la Corunya, em sembla que era; bé, la de Vigo. En fi, i de les nostres, doncs, no se'n parla. Per tant, aquest retret el tenim tant per a un govern com per a l'altre, i poder si miréssim enre per a tots els governs. Aquesta preocupació per, diguem-ne, fer despesa sense comptar en profunditat la prioritat, allà on hi ha la prioritat, per nosaltres... Vull dir, ens sap greu, sobretot als que ja tenim una edat i pràcticament hem seguit tot el recorregut sent conscients del que...

Des de l'any setanta i tants jo condueixo i, per tant, he seguit tot el recorregut de com hem anat prioritzant. I em sembla que s'ha prioritzat molt poc, el Bages. Tot i que sí que és veritat que l'eix Transversal passa pel Bages, però *passa* pel Bages, eh? O sigui, si aneu a Manresa i aneu al Bages, la gent us dirà això: «Passa pel Bages. No es va fer per al Bages.» Aquesta és la impressió que tenim. Potser estem equivocats, però com que ens sentim tan maltractats en el sentit que la comunicació de Manresa amb l'àrea metropolitana és tan dolenta, doncs, és per això que tenim aquesta idea.

Hi havia també..., ens deia algú el tema dels costos, em sembla. Els costos de les reparacions que cal fer per a aquestes coses així urgents... Jo diria que el que estem fent ara –que en aquests moments s'està posant New Jersey, em sembla que són uns cinc-cents metres de New Jersey, i fent una rotonda més pintar i canviar l'asfalt d'un tros de la carretera allà a Castellbell– es va presupostar el mes de novembre; eren 1.600.000 euros. En realitat, ara al final, acaben sent –no hi arriba– 1.200.000. Segons la informació... A través del consorci viari, es va demanar a veure aquest diferencial a què venia, i era perquè ara s'han reduït molt els costos de les empreses, o sigui, treballen per molts menys diners. No sé si, a més a més, és amb menys qualitat; això ja no ho puc dir, però...

Si ho traslladem, això, al nombre de punts negres, ens podria sortir, doncs, que arreglar una mica tots els punts negres seria al voltant dels 4 o 5 milions d'euros, amb els preus d'ara, d'aquest dallò, eh? O sigui, no arreglar-los, sinó fer-hi petites reparacions per evitar els xocs frontals, o sigui, posar les New Jersey i arreglar algun accés, d'acord?

Llavors, el tema de les inversions ferroviàries. Vull dir, en aquest sentit, des que es va desdoblant, diguem-ne, també la via fèrria, i des que es va fer –em sembla que això devia ser a principis dels vuitanta– un passadís per creuar l'estació de Manresa, perquè pogués creuar la gent sense passar per sobre de les vies... Però que és un passadís que no hi pot passar ni gent amb cadira de rodes ni gent amb cotxet ni re. Realment l'estació de Manresa és un desastre total. Des dels anys setanta pràcticament que no s'hi ha fet cap inversió, eh? Els lavabos estan tancats... Si voleu venir ho veureu.

Nosaltres hem fet gestions, hem estat parlant amb Adif, hem estat parlant amb dallò... Bé, no hi ha diners tampoc per arreglar l'estació. Però nosaltres creiem que sí que és cert que si s'hi fessin inversions, o sigui, si a la connexió de Manresa amb Barcelona per la via fèrria hi hagués una millor freqüència i també hi hagués una mica més de velocitat, o sigui, que es baixés de l'hora, segurament trauríem cotxes de les carreteres, perquè seria competitiu, diguéssim, amb la carretera. Però en aquests moments, en què és una hora i mitja... Perquè no és una hora i deu, això no és veritat; una hora i deu deu ser fins a Sant Andreu, però si has d'anar a Sants, si has d'anar a agafar l'AVE...

Perquè aquesta és una altra paradoxa. Si volem anar amb tren cap a l'interior de l'Estat espanyol, el lògic, des de Manresa, és que anéssim a Lleida, hi anéssim amb tren, i agaféssim l'AVE a Lleida i... Doncs, no. Si volem anar amb una mica de dallò, hem d'anar cap a Barcelona –o sigui, en sentit contrari–, després baixar cap a Tarragona i finalment pujar cap a Lleida amb l'AVE. Això és una paradoxa quan hi ha una via que, si tingués un mínim de servei, que no el té –són tres trens al dia, que hi han, entre Manresa i Lleida–, clar... Mentre hi hagi aquesta incompetència és molt difícil que traguem cotxes de les carreteres. I més ara que s'ha desdoblant l'eix; és clar, el cotxe encara és més ràpid per arribar a Lleida. Llavors, té un inconvenient, que has de col·locar el cotxe, eh? Llavors omplim els aparcaments de Lleida de cotxes del Bages.

Per tant, nosaltres tenim demanat –i s'està parlant amb la Renfe– que es faci un ferrobús que vagi des de Manresa a Lleida a una velocitat adequada, no com ara, que es tarda més de dues hores. O sigui, estàs més temps d'anar de Manresa a Lleida que de Lleida a Madrid. Amb això és lògic que ningú agafi el tren. Bé, a part que no hi ha combinació, perquè només n'hi han tres. Això seria convenient que ho treballéssim, perquè ens trauria cotxes de la carretera. Realment és important.

L'altra cosa que és important, en el tema ferroviari –que des de Manresa també s'està demanant molt–, és el tercer fil, perquè hi hagi connexió amb l'alta velocitat. Hi han empreses que ho demanen. Això seria necessari que ho treballéssim. Això trauria camions de la carretera, que també és important.

I l'altra cosa que és bàsica per treure cotxes de la carretera és que es faci d'una punyetera vegada el túnel de Montcada, que tingui més accessibilitat de trens, que sigui capaç d'engolir més capacitat de passatgers. I, per tant, llavors, des de Manresa hi podrà haver millor freqüència i fins i tot hi poden haver alguns trens directes a les hores punta, que és el que ajudaria que la gent que baixa a treballar a Barcelona i tal, doncs, en lloc d'agafar el cotxe pogués agafar el tren, eh?, perquè si no... El tren, ja us ho dic, anant tot bé, depèn d'allà on vagis, és una hora i mitja. I si no va bé –que a vegades no va bé, i és molt sovint–, doncs, poden ser dues, pot ser una hora i tres quarts... Vull dir, això de l'hora i deu, mai.

Pel que fa a això...

#### El president

Senyor Martí, li demanaria..., perquè els seus companys suposo que també deuen voler parlar.

#### Enric Martí Saumell

D'acord. Només vull comentar dues coses, doncs, d'acord? Nosaltres estem d'acord que no cal fer més ferides al territori. Per tant, ens semblaria que el que estaria molt bé seria desdoblant al més aviat possible des de Manresa fins a Monistrol i que la C-16 –que l'autopista– la connectéssim amb l'A-2, eh?, a l'alçada d'Olesa, fins a Abrera. Això seria una ferida molt més petita al territori. I tindriem que aquesta mateixa autopista ens serviria per anar, diguem-ne, a la banda Llobregat de Barcelona i a la banda Besòs de Barcelona. Ens serviria per arribar a l'àrea metropolitana tant per un cantó com per l'altre i, alhora, per anar millor al port –que, si no, és un problema, també, anar al port i anar a l'aeroport. Per tant, tindria aquesta doble utilitat.

I llavors sí que trauríem molta de la circulació, sobretot la pesant, que passa per la C-55. Però fa falta que fem aquesta connexió, perquè, si no, només ens serveix, només ens és útil per anar, diguéssim, cap al nus de la Trinitat, però no cap a l'altre cantó. I això pensem que sortiria molt més econòmic que no pas desdoblant la totalitat de la C-55, i ens estalviariem una bona part de la ferida al territori.

Però també és cert que el tros aquest, o sigui, el tram aquest de Manresa, sobretot a la variant de Manresa i fins a Monistrol, és necessari desdoblar-lo, perquè la circulació interna d'aquest tram ja és molt gran, ja supera els quinze mil cotxes, o sigui que això segur que no ho podem evitar. No traslladarem mai els vint mil cotxes de la C-55 a la C-16; això no ho farem mai.

Bé, doncs, digueu, digueu.

#### El president

Molt bé, gràcies. Té ara la paraula... La Mesa serà generosa, però els demanaria que siguin concrets, perquè queden quatre minuts.

#### Carles Miras i Dillet

Serem ràpids.

#### El president

No et preocupis. Si es passa, suposo que les diputades i els diputats aguantaran una mica més. Senyor Carles Miras, té la paraula.

#### Carles Miras i Dillet

Gràcies. Bé, seré breu. Responent una mica a les preguntes que han fet vostès, contestant potser –aniré per ordre, una mica– al senyor Calbó, a veure –aquest comentari potser va també correspost una mica amb el senyor Bonvehí–, que en cap moment hem posat en dubte la necessitat de les altres infraestructures que s'han fet. No és que diguem que aquelles no eren tan mereixedores o no eren tan necessàries. No. L'únic que, amb l'escrit aquest que us hem..., amb el dossier que us presentem és, bàsicament..., no entenem com amb la deficiència de seguretat que hi ha a la C-55, sumat amb l'alt volum de trànsit... Clar, a vegades ens qüestionem com és possible, doncs, que vies amb una menor utilització s'hagin pogut desdoblant o s'hagin pogut millorar.

En cap moment ni volem confrontació amb el territori, ni volem..., al contrari. Allò que diuen sempre, eh?: som gent pacífica i no ens agrada cridar. Però sí que a vegades és allò que dius: «No ho entenem.» Hi han coses que no s'entenen i potser poden tenir moltes explicacions. I ho reiterem, eh?, segur que per la gent de cada territori..., tothom defensa el que és seu, però sí que és cert que, vist des de la distància, a vegades hi han coses que no les entenem gaire.

Llavors, en aquest cas, jo coincideixo bastant amb el senyor Sabaté, quan deia que, quan una via té una alta sinistralitat, poden ser dos factors. Un: segur que hi han moltes deficiències humanes, diguéssim, molts errors humans, i evidentment que l'aspecte humà hi té una gran responsabilitat. Però l'estat obsolet d'una via també és un motiu.

I com deia també el senyor Alonso, doncs, és això: estem parlant d'una carretera de l'època franquista, si m'ho permeten, que s'hi han fet millores puntuals. Com deia també el company, doncs, el tros de Sant Vicenç va ser una de les inversions, potser, molt elevades,

però també van eradicar de ple tota la mortalitat que havia ocasionat l'entrada i sortida al municipi de Sant Vicenç de Castellet, cosa que..., després es va fer un pas elevat amb una rotonda per sota, per poder connectar.

Vol dir que s'han fet obres que realment han valgut molt la pena. Però sí que s'han fet coses: s'han millorat punts o s'han mirat de rebaixar, s'ha mirat de posar diferents tipus d'asfalt. Perquè, per exemple, en el quilòmetre aquest, el 18,7 –el famós revolt de Castellbell allà amb el nus de l'autopista–, doncs, s'hi han fet diferents actuacions, però és que cap –cap– ha sigut l'adiant. I la prova la tenim que és un revolt en què constantment... I, com dèiem, aquest mateix matí, a les set del dematí, encara un vehicle hi ha bolcat, allà. Llavors, diem... La sort quina ha sigut? Doncs, que potser aquest vehicle ha bolcat i no ha envaït el carril contrari, o si l'ha envaït, no en passava cap en aquell moment. Si n'arriba a passar algun, ja tenim el xoc frontal.

Llavors, quan defensem tant les New Jersey, eh? –les barreres New Jersey–, és perquè és de calaix que si en una carretera la principal causa de mortalitat són els xocs frontals, alguna cosa hem de fer per evitar que hi hagin els xocs frontals. I creiem que l'única manera que hi ha és la instal·lació de les barreres New Jersey. I ja està, és que això fins el més..., no sé com dir-ho, però fins el més «tonto» ho sap, això, eh? Perdoneu-me que ho digui, però és així.

Llavors, tornant una mica... Un moment. Això. Vostè també ens deia, senyor Calbó, el cost que poden tenir aquestes New Jersey. L'Enric parlava aquí una mica de xifres, però sí que és cert que hem intentat demanar informació, hem mirat d'assessorar-nos, hem mirat de saber, però no n'hem obtingut informació. El cost per quilòmetre o el cost per metres que pot tenir una barrera New Jersey no és senzill de trobar. Hem intentat de buscar molta informació, però no l'hem trobat.

De la mateixa manera que també hem intentat, en tot aquest balanç que us presentem aquí en aquest dossier, de sinistralitat des de l'any 96 fins a l'actualitat... Doncs, penseu que ha sigut una feina molt feixuga de recollir, perquè hem intentat posar-nos d'acord..., bé, demanar informació i demanar informes al Servei Català de Trànsit i no hi ha hagut manera de poder... És com si el fet de la informació de la sinistralitat d'aquesta carretera estigués vetat, és com si no s'hi pogués accedir de cap manera, com si fos una cosa tabú o una cosa prohibida, que tampoc ho entenem, perquè, al cap i a la fi, ni demanem dades personals ni demanem... Només demanem quina sinistralitat ha tingut aquesta carretera, quantes morts hi han hagut des dels anys vuitanta, noranta. I, bé, inclús el Síndic de Greuges també...

#### Fina Casals i Font

Ha estat gairebé un any per donar-nos contestació, perquè tampoc li donaven les dades.

#### Carles Miras i Dillet

Per arribar al punt que tampoc les pot aconseguir ell, no? Doncs, llavors, tampoc entenem això: com hi ha

tan misteri amb tota una informació que crec que hauria de ser pública per a tots, eh?

I em sembla..., no sé si ens deixem alguna... Ah, sí, la resposta al senyor Bonvehí. Evidentment, hem tingut reunions amb el senyor Flores –amb el director general de Carreteres– i amb el senyor Font –el secretari del departament. I tot aquest plec de mesures que us hem presentat aquí –bàsicament, doncs, això de les barreres New Jersey, els carrils d'acceleració i de desaceleració i aquests punts d'enllumenat–, tot això ja es va presentar el dia 19 de març d'enguany en una reunió que vàrem tenir conjuntament amb la Federació d'Associacions de Veïns. I estem a l'espera de tenir resposta des del departament. Se'ns va dir que s'estudiaria a fons. S'ha de reconèixer que hi havia voluntat o que creien oportú que la barrera New Jersey, si fins ara havia sigut com un problema a l'hora d'aplicar-hi solucions, doncs, ara potser es començava a veure amb una certa..., com si fos la cosa més viable, no?, amb una certa acceptació.

I estem, doncs, a l'espera d'això: que ens donin resposta de tot aquest plec de mesures que humilment intentem presentar la plataforma. Doncs, a veure fins a quin punt poden ser viables. Sabem que hi ha molta qüestió tècnica. Tampoc creiem... I, si ens ho permeteu, eh?, ho repeteixo, amb la nostra humilitat: tampoc ens pertoca a nosaltres ni ser enginyers de carreteres, ni ser enginyers de ponts i camins. Perquè, com em sembla que deia el senyor Sanglas o el senyor Sabaté –perdoneu, no sé qui ho ha dit–, potser no ens pertoca a nosaltres haver de lluitar per això que s'està lluitant ara, quan això s'hauria hagut de fer fa molts anys. I ara potser no hauríem de ser aquí, no? Bàsicament és per això.

No ho sé, li passo...

#### El president

Sí, perdoni, perquè quedi a l'acta, perquè, si no, després no... A continuació, té la paraula la senyora Fina Casals i Font, portaveu de la plataforma «Prou morts a la C-55».

#### Fina Casals i Font

Moltes gràcies. Bé, seré breu perquè seria repetir el que han dit els companys. Només, bé, parlant una mica que estem dient que ara estem en època de crisi, que els pressupostos... Bé, sí, ara estem en època de crisi. Podríem dir allò de les vaques grasses i les vaques flagues, que amb vint anys, pràcticament, s'hauria pogut fer, perquè hi han hagut èpoques molt millors que ara, i no s'ha fet res. Però, bé, podem recordar el carril bus-VAO, que ha costat 80 milions. Si parlem que bona part d'aquest desdoblament costaria 100 milions, doncs, potser teníem bastant ja..., amb aquests diners podrien haver fet alguna cosa.

Després, també hi ha una informació darrerament, d'aquest mes d'abril-maig; que la Generalitat ha encarregat un carril bus-moto per a la B-23 d'entrada a Barcelona. A veure, aquest pressupost puja a 500.000 euros. Són 500.000 euros que potser també haurien sigut útils per fer millores en un lloc en què hi ha molta

sinistralitat, en què es mata gent. I això potser tampoc no era un projecte tan urgent.

També tenim els projectes de desdoblament, que fa mig any que haurien d'haver estat ja fets i presentats. No diem que hi hagi diners per als projectes, però els projectes han estat pressupostats i han estat fets. Per descomptat, això tampoc no sabem ben bé com està. Van dient: «Sí, sí, estan a punt.» Estan a punt, però de moment no han sortit.

Després també tenim, de l'Autema –de l'autopista–, que hi ha..., com a data de revisió tenim l'any 2037. O sigui, que si fins al 2037 estem així, ho tenim clar.

Llavors, també, respecte al trinxament del territori, que hi podem estar molt d'acord, amb el que han dit el senyor David Fernández i altres representants. Doncs, sí, podem estar d'acord amb el trinxament del territori. Però, clar, sembla que sempre parlem de trinxament de territori a la C-55. C-25, s'ha trinxat territori; C-16, s'ha trinxat territori; eix Diagonal, s'ha trinxat territori. Però aquí sempre diem: «Ai, no, C-55 es trinxava territori.» Aquí no trinxem territori, trinxem persones, que encara és més greu –trinxar persones.

I llavors també com a part final, doncs, l'any 2001, en una votació de PP i CiU van evitar que es revisessin les concessions a les autopistes. Això és una cosa que també està al Parlament.

I, per últim, el llunyà any 1998, la cambra de comerç exigia el desdoblament de la 1411 –llavors encara 1411. I en paraules del senyor Pere Macias... Perdonin, és que ho lleigeixo en castellà perquè està en castellà. Va dir: «Por haber afirmado que el desdoblamiento de dicho tramo no es prioritario mientras la autopista Terrassa-Manresa vaya vacía.» O sigui que, com que continua anant bastant buida, sembla que podem parlar anys i panys que el desdoblament no es farà, cosa que sí que es fa en altres llocs. Nacional II: s'està parlant del desdoblament; també sembla que allà no es deu trinxar el territori. Però allò és de l'Estat, i això és Generalitat. O sigui que...

Res més, per part nostra. Moltes gràcies a tots vostres per haver-nos escoltat, i esperem obtenir solucions aviat, perquè, si no, ens hi estem jugant la vida tots plegats.

Moltes gràcies.

#### El president

Molt bé, doncs, en nom de la comissió, els agraeixo la seva compareixença avui aquí, davant de la comissió, i també als seus acompanyants. I a partir d'ara, doncs, els grups parlamentaris ja faran el que estimin convenient i oportú.

Moltes gràcies i espero, evidentment, que aquesta compareixença serveixi, lògicament, per al final obtenir els propòsits que l'han motivat. Moltes gràcies.

I s'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a tres quarts de dues del migdia i dotze minuts.



