



CTH

Comissió de Territori i Habitatge
Parlament de Catalunya

Sessió 30. Dimecres, 18 de febrer de 2026. XV legislatura

DOSSIER

ORDRE DEL DIA

1. Proposta de resolució sobre mesures urgents per a la protecció de la propietat privada. Tram. 250-00437/15 Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 196, 59).
2. Proposta de resolució sobre la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic a Dosrius. Tram. 250-00482/15 Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 30; esmenes: BOPC 242, 29).
3. Proposta de resolució sobre el millorament del transport públic a la Cerdanya. Tram. 250-00490/15 Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 43; esmenes: BOPC 242, 31).
4. Proposta de resolució sobre el futur de la mobilitat al Maresme. Tram. 250-00564/15 Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 238, 19; esmenes: BOPC 282, 18).
5. Proposta de resolució sobre l'execució de les obres de millorament de la carretera B-140 al pas per Santa Perpètua de Mogoda. Tram. 250-00584/15 Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 14; esmenes: BOPC 282, 19).
6. Proposta de resolució sobre un sistema de fiscalització i control del servei d'autobús entre Manresa i Barcelona. Tram. 250-00587/15 Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 19; esmenes: BOPC 282, 20).
7. Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per a accedir als centres hospitalaris de referència. Tram. 250-00592/15 Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 27; esmenes: BOPC 282, 20).

8. Proposta de resolució sobre la mobilitat i el transport públic de passatgers al Garraf. Tram. 250-00789/15 Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, juntament amb tres altres diputats del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 327, 22; esmenes: BOPC 365, 21).

9. Proposta de resolució sobre la mobilitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona. Tram. 250-00848/15 Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 345, 166; esmenes: BOPC 392, 8).

Punt 1 | Debat i votació

Proposta de resolució sobre mesures urgents per a la protecció de la propietat privada

250-00437/15

PRESENTACIÓ: GP VOX

Reg. 31029 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 01.04.2025

A la Mesa del Parlament

Joan Garriga Doménech, portavoz del Grupo Parlamentario de VOX en Cataluña, Sergio Macián de Greef, portavoz adjunto del Grupo Parlamentario de VOX en Cataluña, Mónica Lora Cisquer, diputada del Grupo Parlamentario de VOX en Cataluña, de acuerdo con lo establecido por los artículos 167 y 168 del Reglamento del Parlamento, presentan la Propuesta de resolución sobre medidas urgentes para la protección de la propiedad privada, para que sea sustanciada ante la Comissió de Territori i Habitatge, con el siguiente texto:

Exposición de motivos

España enfrenta una crisis sin precedentes en materia de propiedad privada. La ocupación ilegal y la inquiokupación han alcanzado niveles alarmantes debido a un marco legal permisivo y a políticas que, lejos de proteger a los legítimos propietarios, han fomentado la impunidad de quienes usurpan viviendas ajenas. Esta situación ha generado un profundo sentimiento de indefensión en miles de familias que han sido despojadas de su derecho fundamental a la propiedad, viendo cómo su hogar es ocupado sin consecuencias reales para los delincuentes.

El fenómeno de la okupación no solo afecta a propietarios particulares, sino también a comunidades enteras, que padecen el deterioro de la convivencia y el aumento de la inseguridad. A ello se suma la proliferación de mafias organizadas que se lucran con la ocupación de inmuebles, aprovechando vacíos legales y la pasividad de las administraciones públicas.

Cataluña ha registrado un total de 7.009 usurpaciones y allanamientos de morada en 2024, copando el 42,6% del total nacional. Es la comunidad con mayores casos de okupación en viviendas, según el Ministerio del Interior. El hecho de que nuestra región sea la más castigada, en este sentido, es por la regulación y la normativa, que es más permisiva.

Por otro lado, la inquiokupación -inquilinos que dejan de pagar el alquiler y permanecen en la vivienda abusando de la lentitud de los procedimientos judiciales- se ha convertido en otra amenaza para la seguridad jurídica de quienes ponen sus viviendas en alquiler. Muchos propietarios, en su mayoría pequeños ahorradores que han invertido en una vivienda como sustento o complemento a su jubilación, se ven atrapados en interminables procesos judiciales que les impiden recuperar su propiedad durante meses o incluso años, mientras continúan asumiendo los costes de suministros y mantenimiento.

La falta de voluntad política para resolver esta problemática ha generado una grave crisis de confianza en el Estado de derecho. Las víctimas de la okupación e iniquiokupación no solo se enfrentan a la pérdida de sus bienes, sino también a la indiferencia de unas administraciones que, en muchos casos, priorizan la protección de los usurpadores sobre la legítima defensa de la propiedad privada.

Ante esta realidad, es imperativo y urgente adoptar medidas que garanticen la protección efectiva de los propietarios, el restablecimiento de la seguridad jurídica y la recuperación del principio de inviolabilidad del domicilio. Cataluña, una de las regiones más afectadas por la okupación, no puede seguir siendo el epicentro de la impunidad. Es momento de actuar con firmeza para devolver a los vecinos la confianza en las instituciones y en el derecho a disponer libremente de su propiedad.

Por todo ello, esta iniciativa busca poner fin a la desprotección de los propietarios, agilizar los procedimientos de desalojo y endurecer las sanciones contra la ocupación ilegal, reafirmando así el compromiso con la defensa de la propiedad privada como pilar fundamental de nuestro sistema democrático.

Por todo ello, el Grupo Parlamentario de VOX en Cataluña presenta la siguiente:

Propuesta de resolución

El Parlament de Catalunya insta al Gobierno a:

1. Instar al Gobierno de la Nación a promover la reforma del Código Penal para endurecer las penas en los delitos de allanamiento y usurpación, así como la Ley de Enjuiciamiento Criminal para permitir que estos delitos sean juzgados mediante procedimientos de carácter urgente.
2. Garantizar el derecho a la propiedad privada mediante la modificación de la legislación sobre la ocupación ilegal, incluyendo medidas como la intervención inmediata de la policía para la expulsión de la vivienda ocupada. Asimismo, establecer un protocolo claro y por escrito que dé seguridad jurídica a los Mossos d'Esquadra para proceder al desalojo inmediato de los okupas.
3. Poner en marcha un servicio de asistencia y asesoramiento telefónico para personas afectadas por la ocupación ilegal, en coordinación con el 112. Asimismo, en aquellas localidades donde sea posible, habilitar en la Oficina de Asuntos Sociales y Familia de la Generalidad un espacio de atención y asesoramiento específico a afectados por la ocupación ilegal.
4. Elaborar una estrategia específica para erradicar las redes organizadas que fomentan la ocupación ilegal en Cataluña, así como eliminar los dominios de internet que publican pisos para ser ocupados ilegalmente o manuales para facilitar la comisión del delito de usurpación.
5. Impulsar políticas activas para blindar de la okupación ilegal en el parque público de viviendas sociales, a fin de proteger de modo singular a las personas y familias vulnerables que han cumplido con todos los requisitos legales y que los necesitan. Asimismo, suprimir las ayudas públicas de vivienda a quienes hayan sido condenados por allanamiento o usurpación de inmuebles.

6. Establecer un plan de acción para prevenir el fraude en los empadronamientos masivos en Cataluña, proporcionando directrices claras a los ayuntamientos para evitar inscripciones irregulares.
7. Crear un fondo autonómico específico para indemnización a propietarios que hayan sido víctimas de la ocupación ilegal de sus viviendas. Asimismo, crear un mecanismo de compensación para aquellos propietarios que, debido a que el inquilino se haya declarado vulnerable en virtud del Real Decreto-Ley 11/2020 y siguientes ampliaciones, se vean obligados a incurrir en gastos judiciales para recuperar su vivienda.
8. Desarrollar una campaña informativa y de impulso a los Ayuntamientos de Cataluña -competentes en la gestión del IBI- y Diputaciones Provinciales en supuestos de gestión delegada, a fin de que reformen sus ordenanzas fiscales en materia de impuesto de bienes inmuebles para considerar como ingresos indebidos las cantidades abonadas por los propietarios en concepto de Impuesto de Bienes Inmuebles durante el periodo en el que su vivienda ha sido ocupada ilegalmente y para la ocupación de inquilino que no abonen las rentas, cuando supere un año, desde la primera renta impagada, procediendo en consecuencia a la devolución de las cantidades abonadas durante el indicado lapso temporal.

Palacio del Parlament, 26 de marzo de 2025

Joan Garriga Doménech, portavoz; Sergio Macián de Greef, portavoz adjunto; Mónica Lora Cisquer, diputada, GP VOX

Punt 2 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic a Dosrius

250-00482/15

PRESENTACIÓ: GP PPC

Reg. 33928 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 15.04.2025

A la Mesa del Parlament

Juan Fernández Benítez, portaveu, Cristian Escribano Ramírez, diputat, Àngels Esteller Ruedas, diputada del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic al municipi de Dosrius, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

Dosrius és un municipi del Maresme central i d'interior, amb una extensió de 40,7 km² i format per tres nuclis urbans (Dosrius, Canyamars i Can Massuet del Far), a més de diversos veïnats i cases disseminades. Està situat a la capçalera de la riera d'Argentona i bona part del seu terme municipal està inclòs dins del Parc del Montnegre i el Corredor, un espai natural protegit que cal preservar.

El 18 de gener de 2021 l'empresa Obres i Asfaltatges Tarraco, SL va presentar un projecte d'actuació específica (PAE) per a la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic en calent dins de l'àmbit de la Pedrera d'en Rocà (polígon 25 parcel·la 52 del municipi de Dosrius), que disposa d'autorització d'activitat extractiva des de l'any 1994.

La junta de govern local de l'Ajuntament de Dosrius va aprovar prèviament la sol·licitud per a la tramitació de la declaració d'interès públic per a l'activitat en sòl no urbanitzable. Aquest acord es va presentar a la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme de Barcelona, per a la seva resolució definitiva, que tingué lloc el 24 d'abril de 2023. Posteriorment, l'alcalde de Dosrius va signar un decret en el qual comunicava a l'empresa interessada la resolució de la Comissió Territorial d'Urbanisme i sol·licitava a l'empresa interessada una garantia de 2.000 €.

Tal com s'indica a l'informe del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, les instal·lacions previstes de la planta d'aglomerat asfàltic consisteixen en dos mòduls prefabricats, de 10 m² de superfície cadascun, on es preveu situar un vestidor i una oficina, i les instal·lacions de producció d'aglomerat asfàltic: caseta de control, tremuges per a la recepció d'àrids, sitges escalfades per al betum, un tanc de gasoil, un tanc de gas propà, cintes transportadores, tambor assecador, elevador, bàscules, amassadores, tremuja de descàrrega, etc. Aquestes instal·lacions es preveuen situades en una àrea pavimentada.

Malgrat que, segons el projecte, la producció prevista pot ser de fins a 250 tones/hora d'aglomerat asfàltic, el projecte no inclou un estudi de la mobilitat que, eventualment, podria generar aquesta instal·lació i que afectaria les carreteres d'accés (B-510 i BV-5101) i la Ronda Francesc Macià que creua el nucli urbà de Dosrius.

Segons l'informe de l'Agència Catalana de l'Aigua emès el 17 de desembre del 2021 l'àmbit d'actuació de la planta es troba dintre de les àrees d'aqüífers classificats (aquífer protegit de la riera d'Argentona).

L'informe de l'Oficina Territorial d'Acció i Avaluació Ambiental de Barcelona, del 13 de juliol de 2022, conclou que caldrà estudiar la presència d'espècies de fauna protegida a l'àrea d'estudi i el seu entorn i, en cas que es confirmi, adoptar les mesures pertinents, si s'escau.

A més, també indica que caldrà aprofundir en l'estudi de l'impacte potencial del projecte en matèria de contaminació atmosfèrica, odorífera i acústica, especialment sobre els habitatges de Can Massuet del Far.

De la revisió de la documentació inclosa a l'expedient d'aquest PAE es desprenen algunes conclusions preocupants:

- La valoració de l'impacte és massa primària i no té en compte el potencial emissor real de l'activitat.

- Es minimitza l'impacte i s'obvia una part important de les emissions. Redueixen empresa i administració a un model primari de contaminants primaris de combustió (partícules, NOx i monòxid de carboni).

- Aquest fet s'agreuja degut a que hi ha un nucli habitat a 250 metres que correspon a més a més a la part més oberta de la cantera on hi ha la visualització de la planta i el nucli habitat (Can Massuet del Far).

- La descripció de la planta és també insuficient. No s'esmenta si el filtre de mànegues vehicula els gasos a una xemeneia o és de sortida lliure. Tampoc s'esmenta com es produeix la barreja dels àrids amb el betum (normalment és produeix en la zona més baixa del tromel de secar d'àrids) i si el tromel té una xemeneia d'expulsió dels fums. No s'indica si hi ha emissions canalitzades i en cas que n'hi hagin, no s'indica quina alçada tenen (no hi ha una vista d'alçada de la planta). Tampoc es descriu la sortida dels fums de la caldera d'oli tèrmic.

- No es tenen en consideració l'emissió de compostos orgànics volàtils procedents del procés de barreja dels àrids amb el betum, els procedents de la combustió dels combustibles líquids i gasosos, del venteig de les sitges de betum i potencialment de l'aglomerat. Tampoc dels hidrocarburs aromàtics policíclics ni dels metalls que també s'emeten.

- No es té en compte l'impacte per olors a l'àrea habitada situada a 250 m.

- No hi ha un estudi real del nombre de camions que accediran a la planta i que passaran pel centre del poble de Dosrius, ni tampoc del seu impacte.

Cal tenir present, també, que la pròpia activitat de la pedrera fa força anys que està afectant als habitatges més propers, produint molèsties i greus perjudicis que s'han comunicat reiterativament, per part de veïns, a l'Ajuntament, així com al Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya, sense que s'hagi aturat la activitat ni donat solucions a aquests veïns.

Així doncs, tenint en compte la problemàtica mediambiental i de salut per a la població que pot representar una planta d'aglomerat asfàltic, les afectacions que sobre el veïnat pot tenir l'activitat d'aquesta planta i el posicionament unànime del Ple de l'Ajuntament de Dosrius contrari a aquesta nova planta, és del tot necessari la intervenció de la Generalitat per aturar la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic a la Pedrera del Rocà.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya expressa la seva preocupació per la posada en marxa d'una planta d'aglomerat asfàltic al municipi de Dosrius (Maresme).

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Ampliar els estudis d'impacte ambiental i sobre la salut sobre el projecte d'instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic al municipi de Dosrius (Maresme), per assegurar que compleix realment amb la normativa urbanística, mediambiental i de salut pública.
3. Treballar, juntament amb la resta d'administracions implicades, per la recerca d'un emplaçament alternatiu per a la planta d'aglomerat asfàltic prevista al municipi de Dosrius (Maresme), procurant així un entorn més adequat des d'un punt de vista natural i comunitari.

Palau del Parlament, 31 de març de 2025

Juan Fernández Benítez, portaveu; Cristian Escribano Ramírez, Àngels Esteller Ruedas, diputats, GP PPC

ESMENES PRESENTADES

Reg. 40619 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 02.06.2025

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 40619)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació del punt 1

1. Ampliar els estudis d'impacte ambiental i sobre la salut sobre *un eventual nou* projecte d'instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic al municipi de Dosrius (Maresme), per assegurar que *compleixi* realment amb la normativa urbanística, mediambiental i de salut pública.

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

De modificació del punt 2

2. *Valorar*, juntament amb la resta d'administracions implicades, *la viabilitat* d'un emplaçament alternatiu per a la planta d'aglomerat asfàltic prevista al municipi de Dosrius (Maresme), procurant així un entorn més adequat des d'un punt de vista natural i comunitari.

Punt 3 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre el millorament del transport públic a la Cerdanya

250-00490/15

PRESENTACIÓ: GP JUNTS

Reg. 34267 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 15.04.2025

A la Mesa del Parlament

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts, Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la Comissió de Territori i Habitatge del Grup Parlamentari de Junts, Jeannine Abella i Chica, portaveu adjunta del Grup Parlamentari de Junts, Jordi Fàbrega i Sabaté, diputat del Grup Parlamentari de Junts, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució per millorar el transport públic a la Cerdanya, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

En els darrers quatre anys, l'ús del transport públic a la Cerdanya ha experimentat un increment significatiu, evidenciant la necessitat d'un sistema de mobilitat accessible i eficient. No obstant això, l'actual estructura tarifària amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de Lleida no representa en la totalitat la necessitat dels usuaris, especialment en comparació amb altres zones de Catalunya que ja gaudeixen d'un sistema d'integració tarifària.

Aquest fet s'agreuja d'una manera molt significativa per les incidències reiterades a la línia R3 de Rodalies-Renfe, que connecta la Cerdanya amb Barcelona, que posen de manifest constantment la precarietat del servei ferroviari. Aquestes incidències, convertides en «normalitat», evidencien la necessitat d'una alternativa de transport fiable i accessible per als residents de la Cerdanya.

En aquest sentit, és essencial que la Cerdanya s'incorpori tant a l'ATM de Girona, atès que administrativament pertany a la província de Girona, com a l'ATM de Barcelona, donada la intensa relació de mobilitat que es manté amb la capital catalana. Aquesta connexió és especialment rellevant per al col·lectiu de joves de la comarca que cursen estudis postobligatoris a Barcelona i que, a diferència d'altres usuaris, no disposen de la bonificació de gratuïtat del túnel del Cadí, com també passa amb aquells residents a la Cerdanya que hi treballen amb la modalitat de teletreball, però amb una empresa que no en té la seu. Aquesta situació suposa un obstacle afegit a la seva mobilitat i, en conseqüència, a la seva vinculació amb el territori.

Per altra banda, és evident la necessitat de posar en marxa una línia directa d'autobús entre la Cerdanya i Barcelona, una demanda ja plantejada en altres ocasions i que contribuiria significativament a fomentar un transport públic més eficient i sostenible.

El servei nefast que ofereix Renfe i Adif a tota Catalunya, i especialment als ciutadans de la Cerdanya, posa de manifest la necessitat d'actuacions imme-

diates en matèria de transport públic. En aquest sentit, integrar la Cerdanya a l'ATM de Barcelona i establir una línia directa d'autobús amb la capital catalana són mesures factibles i efectives que poden donar resposta a les mancances actuals de mobilitat a la comarca, a diferència de la històrica i encara pendent millora de la línia ferroviària R3. Aquestes mesures no només millorarien l'accessibilitat i les condicions de mobilitat dels nostres residents, sinó que també impulsarien un model de transport més sostenible, reduint la dependència del vehicle privat.

Per tot això recentment el president del Consell Comarcal de la Cerdanya ha sol·licitat formalment al Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica que valori la incorporació de la Cerdanya al sistema d'integració tarifària i la creació d'una línia directa de transport públic amb Barcelona.

Per aquests motius, presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Integrar, de manera immediata, la Cerdanya a l'ATM de Barcelona i Girona amb una estructura tarifària que faciliti i fomenti l'ús del transport públic pels residents de la Cerdanya.
2. Establir, de manera immediata, una línia directa d'autobús entre Puigcerdà i Barcelona.

Palau del Parlament, 10 d'abril de 2025

Mònica Sales de la Cruz, portaveu; Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la CTH; Jeannine Abella i Chica, portaveu adjunta; Jordi Fàbrega i Sabaté, diputat, GP Junts

ESMENES PRESENTADES

Reg. 38885; 40618 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 02.06.2025

GRUP PARLAMENTARI DE LA CANDIDATURA D'UNITAT POPULAR - DEFENSEM LA TERRA (REG. 38885)

Esmena 1

GP de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra (1)

D'addició al punt 1

1. Integrar, de manera immediata, la Cerdanya a l'ATM de Barcelona i Girona amb una estructura tarifària que faciliti i fomenti l'ús del transport públic pels residents de la Cerdanya. *Alternativament, i en qualsevol cas, permetre desplaçaments integrats entre àmbits d'ATM diferents tan aviat com les diverses ATM disposin de la tecnologia de la T-Mobilitat.*

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 40618)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació del punt 1

1. Estudiar la viabilitat de la integració dels serveis de transport que atenen a la Cerdanya en els sistemes tarifaris integrats de l'ATM de Barcelona i Girona amb una estructura tarifària que faciliti i fomenti l'ús del transport públic pels residents de la Cerdanya.

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

De modificació del punt 2

2. Millorar l'oferta del servei de bus entre Puigcerdà i Barcelona.

Punt 4 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre el futur de la mobilitat al Maresme

250-00564/15

PRESENTACIÓ: GP CUP-DT

Reg. 39641 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 27.05.2025

A la Mesa del Parlament

Dani Cornellà Detrell, portaveu del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenta la Proposta de resolució sobre el futur de la mobilitat al Maresme, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

La Coordinadora Preservem el Maresme va impulsar el Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme (2020-2025) que van signar el Consell Comarcal i el Departament de Territori de la Generalitat. Per implementar el Pacte s'havia de començar per les actuacions de pacificar la NII que ja tenia finançament de fonts europeus de 487 milions d'euros. Paradoxalment, es dona un canvi de prioritats per part del Departament de Territori, actuant en contra els acords del Pacte per la mobilitat sostenible del Maresme.

Seguint la pràctica de la manca de transparència que caracteritza el desenvolupament dels projectes, a finals del 2024 el Departament de Territori, segons darrers acords entre el Govern central i la Generalitat, presenta un canvi en les prioritats dels projectes de noves infraestructures a la Comarca del Maresme; atura els 6 projectes constructius lligats a la pacificació de la N-II i presenta el 16/01/25 L'Estudi Informatiu, per construir 6 accessos més en una distància de 24km quan ja n'hi ha 4.

Aquest projecte aposta per una mobilitat basada en el cotxe, que es contrària a tots els objectius que plantegen els diferents plans directors elaborats pel Govern vinculats a la Mobilitat de la Comarca del Maresme. Els nous accessos projectats derivaran cap a un increment de l'ús del vehicle privat tal i com es descriu la coneguda «Llei de la demanda induïda» com «més carreteres impliquen més cotxes». A més, no resol les connexions amb els municipis, les quals en alguns casos, encara augmentaran més impacte en el territori dels propis accessos projectats.

La prioritat hauria de ser fer les inversions que prioritzin el transport públic com en la R1 de Rodalies Renfe, amb més freqüència, doble via a tot el trajecte fins a Blanes, recuperar els semidirectes i un millor servei i segregar un carril bus (potser VAO) a la C-32. També dur a terme un itinerari per viants i carril bici interurbà (Eurovelo 8) al llarg de la NII. Cal desenvolupar amb urgència les alternatives, que ja es van apuntar al Pacte del Maresme per a una mobilitat sostenible que redueixi les emissions que afecten el canvi climàtic i facin els pobles més habitables.

Respecte el projecte de la sortida a Canet de Mar - Sant Cebrià de Vallalta i Sant Pol de Mar es presentaran a continuació les principals raons que demostren que a més de vulnerar el planejament territorial parcial (PTMB), es innecessària i impacta greument en el territori. És important destacar l'afectació a sòls no urbanitzables i de protecció especials pel seu interès natural i agrari segons el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) així com al Pla Director Urbanístic del Sistema Costaner (PDUSC).

En relació amb l'enllaç previst al municipi de Canet de Mar, el PTMB considera com a sòl de protecció especial tot el sector est del terme comprès entre la C-32 i el front marítim, el qual també es considera com a espai amb protecció jurídica supramunicipal.

El PTMB defineix els espais de protecció especial com aquell sòl que, pels seus valors naturals i agraris o per la seva localització en el territori, es considera que és el més adequat per a integrar una xarxa permanent i contínua d'espais oberts que ha de garantir la biodiversitat i vertebrar el conjunt d'espais oberts del territori amb els seus diferents caràcters i funcions.

Segons la memòria de l'EI i l'estudi d'impacte ambiental, els terrenys els més afectats de totes les 6 sortides és la de Canet que són els que tenen més figures de protecció i de sòl no urbanitzables de tot el projecte dels nous accessos: els que envolten el ramal d'accés a la rotonda de l'enllaç proposat estan classificats com a sòl no urbanitzable de protecció local (N2) i la capçalera del Rial dels Oms, com a SS (Serveis, Protecció) i N2 i de protecció especial pel seu interès natural i agrari segons el PTMB, així com també, el Pla del sistema costaner (PDUSC). El mateix PTMB diu textualment que «els nous elements d'infraestructures [...] han d'adoptar solucions que minimitzin els desmunts i terraplens, i han d'evitar interferir els connectors ecològics, corredors hidrogràfics i els elements singulars del patrimoni natural», la qual cosa no s'ha respectat.

L'estudi informatiu d'una carretera, que també abasta el seu enllaç viari, no pot contravenir un Pla Territorial Parcial, com és el PTMB, i més quan no està previst en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, que és el Pla Territorial Sectorial de les infraestructures de mobilitat.

En cap cas queda acreditada la necessitat del nou enllaç a Canet-Sant Cebrià i Sant Pol, fins i tot l'Ajuntament de Sant Pol va aprovar una moció en contra de l'enllaç.

No queda gens justificat que el nou enllaç compleixi amb l'objectiu d'afavorir la connectivitat, doncs actualment ja es disposa d'un enllaç cada 3Km aproximadament. Si l'enllaç es portés a terme hi hauria 3 sortides de la C-32 en un tram de 3,6 km separades per menys de 800 metres en alguns casos. Doncs, a la C-32 entre Arenys i Sant Pol tindríem 4 accessos en un recorregut inferior als 3 minuts a 100 Km/h. L'actual flux de trànsit de la N-II no justifica la construcció d'un accés addicional. En l'estudi informatiu consta, que a la nacional II a l'alçada de Canet de Mar, tant en direcció Girona com a Barcelona, és on menys trànsit hi ha.

Els estudis disponibles, inclòs el Pla de Mobilitat Urbana de Canet encarregat per la Diputació de Barcelona, no identifiquen cap problemàtica relacionada amb la congestió a la xarxa bàsica viària del municipi que justifiqui aquesta infraestructura, ni aquesta contribuiria a la pacificació de la N-II,

principal objectiu de les noves infraestructures, ni se li podria atribuir un ús addicional considerable de la C-32.

A Canet sols reduiria el trànsit de l'accés actual 12.000-13.000 vehicles/dia que entren i surten de Canet (zona oest) en un 10-12% si es construeix el nou accés (zona est).

Per tant, la construcció d'aquest enllaç respon més a una decisió discrecional de l'Administració que no pas a una necessitat real de la població. Això vulnera el principi de racionalitat en la planificació d'obra pública i compromet la legitimitat del projecte. La reducció de trànsit a la N-II a Canet de Mar es podria reduir encara més sense la construcció d'un segon accés a la autovia, pacificant la N-II en forma d'impediments pels vehicles privats i fomentant el transport públic.

És per això que creiem fermament que l'objectiu de reducció de trànsit en la N-II a Canet de Mar es pot aconseguir sense un segon accés a la C-32; pacificant la N-II en forma d'impediments pels vehicles privats, fomentant la mobilitat a peu, en bicicleta i més transport públic i col·lectiu.

El de Canet és l'enllaç on més impacte al medi ambient i al territori de tots els enllaços proposats i incompleix la normativa en Avaluació d'impacte Ambiental.

L'Estudi d'Impacte Ambiental (EIA) presentat és incomplet, ja que no avalua de manera adequada les conseqüències sobre la biodiversitat, la fragmentació d'hàbitats ni la pèrdua d'espais agroforestals. A més, també incompleix la legislació vigent en matèria d'avaluació ambiental en no considerar l'alternativa zero (no construir el nou enllaç), tal com estableix l'article 35.1b i l'annex VI de la Llei 21/2013 d'Avaluació Ambiental. El projecte generaria un irreparable impacte socioambiental i pèrdua de sòl agrícola.

La construcció d'aquest enllaç afectaria directament espècies protegides com l'abellerol, l'astor, l'oreneta cua-rogenca, amfibis, rèptils que es podrien veure greument perjudicades per la fragmentació d'hàbitats i l'augment de la mortalitat per atropellament. Així mateix, es generarien greus alteracions en l'hàbitat de la fauna i la connectivitat ecològica de la zona, provocant danys irreversibles als ecosistemes locals. Per la qual cosa, considerem incompatible aquest nou enllaç amb la presència d'aquestes espècies a l'àrea afectada i incompatible, també, amb el compliment de les normatives que les protegeixen.

L'informe d'impacte ambiental ja adverteix del risc que aquest projecte podria transformar un espai agrícola i forestal en una trama suburbana, amb els efectes negatius que això implicaria tant per a la biodiversitat com per a la qualitat paisatgística i dels sòls agrícoles de la zona.

Tindria una afectació important sobre una de les poques zones agràries periurbanes actives de Canet contribuiria a la progressiva desaparició del mosaic agroforestal, un ecosistema clau per a la conservació d'hàbitats i la connectivitat ecològica. A més, com ha succeït en el passat, el projecte té un efecte incentivador de la requalificació urbanística d'aquestes zones, la qual cosa agreujaria encara més la pèrdua de sòl agrícola. S'ubicaria en zones que limiten amb hàbitats d'interès comunitari (HIC) com les pinedes mediterrànies (9540) i els alzinars i carrascars (9340), espais de gran valor ecològic que cal protegir.

També afectaria elements del patrimoni cultural, com els jaciments arqueològics de Cal Bisbe, Can Niella i Camí de Can Puig, així com masies catalogades i protegides com Can Beia de Dalt.

Per últim té un impacte a les rieres i risc hidrològic greu. El projecte preveu l'asfaltatge de diverses pistes forestals, incloent-hi un tram específic que segueix el traçat de varies rieres (Murtra, Oms, i travessa el rial de Lledoners), a la qual desguassen aigua quan es produeixen pluges intenses que recarreguen els aqüífers. Aquesta mesura comporta diversos riscos associats a la hidrologia i la dinàmica natural dels cursos d'aigua, amb impactes potencialment greus. A més, el traçat passaria sobre la massa d'aigua subterrània protegida del Maresme (ES100MSBT18_01), i afectaria el Pla de Regadiu Tradicional de les Rieres del Maresme Nord (R626BS).

En primer lloc, l'asfaltatge de rieres i rials incrementa la velocitat de l'aigua en cas de pluja, fet que pot provocar danys importants aigües avall, tant en el medi natural com en les infraestructures existents. En l'alternativa 1, per exemple, l'aigua desguassada per aquest tram asfaltat es dirigirà directament sobre la rotonda del sentit Barcelona, creant un risc significatiu de danys a la infraestructura viària i a les zones adjacents.

A més, tot i que es preveu asfaltar el rial principal, els torrents afluents no seran tractats, la qual cosa podria provocar la colmatació de la carretera després de cada episodi de pluja, amb el conseqüent increment de problemes d'accessibilitat i seguretat viària. L'informe reconeix que l'accés de Canet és el que té major impacte ambiental de totes les altres sortides.

El projecte representa una despesa molt elevada de diner públic més de 20,6 i 30,8 milions d'euros segons l'alternativa 1 o 2, sense una justificació sòlida del seu benefici, doncs a més, significa invertir en una infraestructura que fomenta l'ús del vehicle privat, en comptes de potenciar opcions més sostenibles, suposa un ús ineficient dels recursos públics i contradiu les polítiques de mobilitat sostenible que s'ha decidit impulsar a la comarca del Maresme.

És l'accés que té el retorn més baix i és el que ofereix menys beneficis en comparació amb els costos associats, també és considerat l'enllaç més conflictiu així com el que ocasiona un impacte més elevat, més moviments de terres i més superfície amb ocupació permanent.

Considerem que cal recollir els arguments plantejats per la Coordinadora d'Emergència Ambiental de Canet (CEAC) i la Coordinadora Preservem el Maresme, i per aquests motius, el Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. La retirada del projecte d'accés i de l'arxiu de l'expedient de l'Enllaç 6 de l'autopista C-32, d'accés a Canet - Sant Cebrià Sant Pol, previst en l'Estudi de «Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme PK 85+000 al PK 116+750. Alella - Sant Pol de Mar» (claus: EI/IA-CIB-21087.1), com ho ha fet l'Ajuntament de Sant Pol de Mar, per la seva manca de justificació, l'impacte negatiu sobre el territori i la seva contradicció amb el planejament territorial vigent.
2. L'elaboració d'un Pla de Mobilitat Sostenible al Maresme: és imprescindible que es redacti i s'implementi amb urgència un Pla de Mobilitat Soste-

nible per al Maresme, seguint els acords del Pacte per la Mobilitat Sostenible i en consens amb el Comissionat de Mobilitat del Maresme. Aquest pla ha de prioritzar inversions en transport públic i mobilitat sostenible, en lloc de perpetuar un model basat en el vehicle privat.

3. La reorientació dels recursos econòmics previstos al projecte cap a infraestructures sostenibles: en lloc de destinar recursos públics a aquest projecte innecessari, s'haurien d'invertir en la millora del transport públic i la mobilitat sostenible a la comarca. Cal prioritzar iniciatives que fomentin l'ús de transport col·lectiu, la intermodalitat i una xarxa de mobilitat més eficient i menys contaminant.

Palau del Parlament, 19 de maig de 2025

Dani Cornellà Detrell, portaveu GP CUP-DT

ESMENES PRESENTADES

Reg. 46925; 46956 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 18.07.2025

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 46925)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De *modificació* i ~~supressió~~ d'una part del punt 1

1. *Revisar el projecte d'accés i de l'arxiu de l'expedient de l'Enllaç 6 de l'autopista C-32, d'accés a Canet - Sant Cebrià - Sant Pol, previst en l'Estudi de «Millora de la connectivitat i nous enllaços de la C-32 al Maresme PK 85+000 al PK 1 16+750. Alella - Sant Pol de Mar» (claus: EI/IA-CIB-21087.1), com ho ha fet l'Ajuntament de Sant Pol de Mar, per la seva manca de justificació, l'impacte negatiu sobre el territori i la seva contradicció amb el planejament territorial vigent.*

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

De *modificació* del punt 2

2. *Valorar l'elaboració dels Plans de Millora de la Mobilitat a nivell supramunicipal pels àmbits definits al Pacte per la Mobilitat Sostenible del Maresme i en consens amb el Comissionat de Mobilitat del Maresme, potenciant la millora del transport públic i la mobilitat sostenible.*

GRUP PARLAMENTARI D'ESQUERRA REPUBLICANA DE CATALUNYA (REG. 46956)

Esmena 1

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (1)

D'*addició* d'un nou punt 4

Implementar de manera immediata la connexió de la línia 603 fins a Canet de Mar per on entraria a l'autopista, enlloc de l'actual connexió des de Sant Pol, ampliant així la freqüència de pas en aquest municipi.

Esmena 2

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (2)

D'addició d'un nou punt 5

Implementar de manera urgent la recuperació dels trens semidirectes a Barcelona des de les poblacions de l'Alt Maresme, i una millora de la freqüència per aquestes poblacions.

Esmena 3

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (3)

D'addició d'un nou punt 6

Accelerar de manera immediata la pacificació de la N-II en aquells municipis on s'hagi arribat a un consens respecte de les obres a portar-se a terme.

Esmena 4

GP d'Esquerra Republicana de Catalunya (4)

D'addició d'un nou punt 7

Exigir al Govern de l'Estat espanyol que liciti els estudis informatius i els projectes constructius que encara no s'hagin dut a terme per tal d'articular la Línia Orbital Ferroviària, facilitant així la connexió de Mataró amb Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, i millorant també la xarxa de transport públic de la segona corona metropolitana sense haver de passar per Barcelona.

Punt 5 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre l'execució de les obres de millorament de la carretera B-140 al pas per Santa Perpètua de Mogoda

250-00584/15

PRESENTACIÓ: GP ERC

Reg. 40789 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 03.06.2025

A la Mesa del Parlament

Ester Capella i Farré, portaveu del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Lluïsa Llop Fernández, diputada del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució per a l'execució de les obres de millora de la carretera B-140 a les rotondes de Can Sirera i Can Sabau, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

El tram de la carretera B-140 entre Sabadell i Santa Perpètua de Mogoda té un volum de circulació força significatiu; la suma del trànsit de pas i d'accés a l'AP-7, amb el generat pels nombrosos polígons industrials que travessa, provoca intensitats de trànsit de més de 15.000 vehicles diaris i cues i congestió constants en diferents punts de la via.

El Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV), aprovat el 2021, ja té en compte aquesta situació i preveu actuacions de millora en els accessos i en la secció de la B-140. De fet, l'any 2024 s'acordà entre la Secretaria de Mobilitat i Infraestructures del Departament de Territori i l'Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda l'execució d'aquestes obres de millora en dues fases.

La primera fase acordada consisteix en la construcció d'un nou enllaç de la B-140 amb la B-142 i amb l'accés a l'AP-7. El projecte, actualment en fase de redacció, preveu la remodelació de l'actual rotonda de Can Sabau per tal de convertir-la en un enllaç a diferent nivell i està previst que s'executi el proper 2026. Aquest nou enllaç permetrà millorar la fluïdesa i la canalització del trànsit en aquest punt, que és molt transitat, amb intensitats que poden arribar als 3.300 vehicles/hora en hora punta.

L'avantprojecte de la segona fase acordada, entre la rotonda de Can Rabella i de Can Sabau i la prolongació fins l'entrada a Santa Perpètua per la rotonda de Can Sirera, preveu millorar la configuració de la B-140 canviant la secció de la via en tot el tram. El projecte definirà les obres necessàries per incrementar la capacitat de la carretera amb un nou carril, amb la millora dels accessos als polígons industrials de l'entorn i amb la incorporació d'un nou vial per a vianants i ciclistes. El projecte tindrà en compte la protecció dels entorns naturals dels paratges de Santiga i Can Llobateres i analitzarà especialment la integració de la carretera en el territori i desenvolupaments existents o previstos per a dotar-la d'un caràcter més cívic. La nova via ciclista i

per a vianants transcorrerà adjacent a la B-140 i connectarà amb el carril bici existent a Santa Perpètua de Mogoda, per una banda, i amb la rotonda amb el carrer de Ca n'Alzina de Sabadell per l'altra. D'aquesta manera, a més de millorar la funcionalitat i l'accessibilitat de la carretera, aquesta actuació pretén afavorir la mobilitat activa.

Però més enllà d'aquestes actuacions més generals, hi ha una problemàtica concreta de congestió a la rotonda coneguda com de Can Sirera, al terme municipal de Santa Perpètua de Mogoda, ja que els vehicles provinents de la B-140, en sentit entrada al municipi i que volen accedir a l'AP-7, saturen la rotonda i en dificulten l'accés als que intenten sortir de Santa Perpètua, provocant cues diàries que arriben fins al nucli urbà, sobretot a les hores punta del matí.

Per tal de solucionar aquesta situació, el 2 de juliol de 2024 la Direcció General d'Infraestructures del Departament de Territori de la Generalitat de Catalunya va executar obres de millora de la senyalització horitzontal i vertical de la rotonda de Can Sirera amb l'objectiu que l'accés a aquesta rotonda fos més fluida per als vehicles que surten de Santa Perpètua.

Aquesta actuació es va veure de seguida com a insuficient, i per això el passat desembre de 2024, en una reunió entre representants de l'Ajuntament de Santa Perpètua i del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica de la Generalitat, el Departament es va comprometre a impulsar una nova actuació que millori realment la fluïdesa del trànsit a la rotonda de la carretera B-140 de Can Sirera.

La nova actuació compromesa consisteix bàsicament en la generació d'un segon carril segregat des d'abans del viaducte de l'AP-7, l'ampliació de les il·letes dels accessos i la instal·lació de nova senyalització. Aquest nou carril dret (també carril exterior de la rotonda) serà exclusiu per anar a Santa Perpètua de Mogoda centre, mentre que el carril esquerre (carril interior de la rotonda), esdevindrà només útil per anar cap al CIM Vallès/Mollet del Vallès o per fer canvis de sentit. A la calçada circular es reforçarà la senyalització horitzontal amb pintura vermella i elements d'abalisament flexibles (fites H-75) per impedir el canvi de carril.

Malgrat el passat febrer de 2025 el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica va presentar a l'Ajuntament de Santa Perpètua el plànol de la proposta que inclou aquesta actuació, a dia d'avui la intervenció encara no ha estat executada.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Licitat, de manera immediata, les obres de millora de la rotonda de Can Sirera, amb un segon carril, una nova senyalització i l'ampliació de les il·letes, per tal de millorar la fluïdesa en l'accés i sortida del centre de Santa Perpètua de Mogoda.
2. Finalitzar el projecte de remodelació de la rotonda de Can Sabau i licitar les obres d'execució per tal que es finalitzin durant l'any 2026.

3. Licitat el projecte de remodelació de la secció de la B-140, entre les rotondes de Can Rabella, Can Sabau i Can Sirera, incrementant la capacitat de la via, millorant els accessos a les zones industrials i incloent un nou carril bici i per a vianants que connecti amb el ja existent a Santa Perpètua i tenint en compte la protecció dels paratges naturals de Santiga i Can Llobateres.

Palau del Parlament, 26 de maig de 2025

Ester Capella i Farré, portaveu; Lluïsa Llop Fernández, diputada, GP ERC

ESMENES PRESENTADES

Reg. 46926 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 18.07.2025

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 46926)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De *modificació* del punt 2

2. Finalitzar el projecte *de traçat de la millora de la carretera B-140 i redactar el projecte constructiu de la remodelació de la rotonda de Can Sabau* durant l'any 2026.

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

D'*addició* al punt 3

3. Licitat el projecte de remodelació de la secció de la B-140, entre les rotondes de Can Rabella, Can Sabau i Can Sirera, incrementant la capacitat de la via, millorant els accessos a les zones Industrials I incloent un nou carril bici i per a vianants que connecti amb el ja existent a Santa Perpètua i tenint en compte la protecció dels paratges naturals de Santiga i Can Llobateres *durant l'any 2025.*

Punt 6 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre un sistema de fiscalització i control del servei d'autobús entre Manresa i Barcelona

250-00587/15

PRESENTACIÓ: GP CUP-DT

Reg. 40873 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 03.06.2025

A la Mesa del Parlament

Dani Cornellà Detrell, portaveu del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenta la Proposta de resolució per un sistema de fiscalització i control rigorós del servei de bus Manresa-Barcelona, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

El servei de la línia d'autobús que connecta Manresa amb Barcelona, parant a Monistrol de Montserrat, Olesa de Montserrat i Abrera, constitueix un servei de transport públic essencial per a moltes persones del Bages que es desplacen diàriament per motius laborals, acadèmics, sanitaris o personals. Es tracta d'un servei fonamental per garantir una mobilitat sostenible, equitativa i per connectar adequadament la nostra comarca amb l'àrea metropolitana de Barcelona.

Des de finals de l'any 2016 el servei és gestionat per l'empresa La Hispano Igualadina, SL, del grup Monbus i ha estat objecte de crítiques reiterades per part de les persones usuàries. Les queixes acumulades al llarg dels anys fan referència a:

- Falta de puntualitat i fiabilitat del servei.
- Insuficiència d'horaris i freqüències, especialment en hores punta.
- Saturació dels vehicles, que sovint obliga els passatgers a viatjar a peu dret durant tot el trajecte.
- Desajustament entre l'oferta i la demanda real d'usuaris.
- Condicions de confort i accessibilitat millorables.

Tot i la manca de satisfacció generalitzada, en el darrer concurs públic per a la prestació del servei s'ha proposat l'adjudicació, de nou, a Monbus. Aquesta adjudicació s'ha fonamentat principalment en la seva proposta tècnica i econòmica, essent la que ha promès més prestacions per un cost aparentment menor. De fet, sense tenir en compte la puntuació relativa a l'oferta econòmica, l'empresa amb major puntuació per a l'adjudicació hauria estat una altra segons la documentació de la licitació.

Aquest model de contractació, en què l'oferta guanyadora és la que presenta més serveis a menor cost, comporta un risc elevat d'incompliment o degradació del servei si no es disposa d'un sistema de control rigorós i permanent. Davant d'aquesta situació, és imprescindible garantir que qualsevol contrac-

tació d'un servei públic essencial com aquest vagi acompanyada d'un sistema robust, independent i transparent de seguiment i fiscalització, per assegurar que es compleixen els nivells mínims de qualitat exigibles, i que les persones usuàries rebin un servei digne i adequat a les seves necessitats.

Per aquests motius, el Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

Primer. Instar la Direcció General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya a posar en marxa un sistema efectiu, transparent i continu de fiscalització i seguiment del servei de transport per al qual s'ha proposat l'adjudicació a l'empresa Monbus.

Segon. Reclamar que aquest sistema inclogui:

- Indicadors públics i regularment actualitzats sobre el compliment dels horaris, freqüències, qualitat del servei, estat dels vehicles, atenció a les persones usuàries i grau d'execució dels compromisos adquirits per l'empresa, especialment aquells que la licitació exigeix a partir d'un cert temps després de l'inici de la prestació del servei.
- Inspeccions regulars in situ, especialment en hores punta i en diferents dies de la setmana.
- Auditories independents i periòdiques del servei, amb informes públics, contractades directament per la Generalitat de Catalunya.
- Mecanismes de participació de les persones usuàries, que permetin recollir i valorar les seves aportacions i queixes.

Tercer. Exigir que s'hi destinin els recursos econòmics i humans necessaris per garantir aquest control, independentment del cost, atesa la importància del servei per a la mobilitat quotidiana dels ciutadans.

Quart. Sol·licitar que s'estableixin mecanismes d'avaluació periòdica i, si escau, la possibilitat de sancionar o rescindir el contracte en cas d'incompliments greus o reiterats per part de l'empresa adjudicatària.

Palau del Parlament, 27 de maig de 2025

Dani Cornellà Detrell, portaveu GP CUP-DT

ESMENES PRESENTADES

Reg. 46927 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 18.07.2025

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 46927)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De *modificació* dels punts 1,2,3 i 4

Instar al Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica a dur a terme un seguiment permanent i continuat de l'execució del nou contracte de prestació del servei de transport per carretera en el corredor Manresa-

Olesa-Barcelona, d'acord amb els termes establerts en el mateix, que inclouen auditories externes i un sistema de penalitzacions en cas d'incompliment i a informar periòdicament les administracions locals afectades i les persones usuàries del servei sobre les condicions de prestació del mateix.

Punt 7 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per a accedir als centres hospitalaris de referència

250-00592/15

PRESENTACIÓ: GP JUNTS

Reg. 40965 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 03.06.2025

A la Mesa del Parlament

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts, Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la Comissió de Territori i Habitatge del Grup Parlamentari de Junts, Judith Toronjo i Nofuentes, diputada del Grup Parlamentari de Junts, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre la mobilitat del Maresme als centres hospitalaris, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

El caos i el servei deficitari que pateix la línia R1 de Rodalies-RENFE mobilitza un cop més els maresmenys i maresmenques. En concret, des del 2024 s'han mobilitzat diverses plataformes ciutadanes per sol·licitar el reforç de les connexions del Maresme a través del servei d'autobusos interurbans. En concret, es demana el reforç de les connexions per a la comunicació interurbana fins a les principals ciutats, Barcelona i Girona, així com amb la capital de la comarca, Mataró. Fins a la data s'ha aconseguit reforçar la freqüència i millora de línies 601 (Blanes-Tordera-Maçanet de la Selva-Girona) i la 807 (Argentona-Cabrera de Mar-Barcelona), d'acord amb les peticions i propostes realitzades en seu parlamentària. A més, els veïns i veïnes també han alçat la veu mobilitzant-se per la millora de la mobilitat dels principals hospitals de referència, en concret, fins als Hospitals comarcals de Calella, Blanes i Lloret de Mar de la Corporació de Salut Maresme i la Selva, així com l'Hospital Universitari de Mataró i l'Hospital Germans Trias i Pujol (Can Ruti).

Darrerament, una veïna d'Arenys de Mar ha iniciat una campanya de recollida de signatures que s'ha ampliat a tota la comarca i en el que es reclamen autobusos llançadora i més places d'estacionament al centre hospitalari Germans Trias i Pujol de Badalona. Una necessitat que ja ha aconseguit més de 6.000 signatures de la societat civil només a Arenys de Mar i una campanya online a través de Change.org.

El context és clar, l'habitual caos a Rodalies-Renfe fa desistir els usuaris del transport públic de recórrer al tren i provoca cada cop més incertesa sobre els viatgers. És per aquest motiu que s'ha incrementat la protesta de pacients amb la reclamació d'una connexió entre els municipis del litoral i l'hospital. Actualment, l'única alternativa per a poder-se traslladar a les dependències hospitalàries de Can Ruti és el vehicle privat. Un trajecte que des de Montgat fins a Can Ruti en vehicle privat no supera els 18 minuts i, en canvi, amb transport públic pot suposar una hora i mitja, sempre que el servei ferroviari

vagi amb puntualitat. Altrament, l'opció del taxi és, per a alguns usuaris, un recurs paral·lel però amb un cost molt més elevat i difícil d'assumir que pot arribar fins als 150 euros d'anada i tornada en el trajecte entre Arenys de Mar a Badalona.

En conseqüència, és una necessitat per a la comarca del Maresme reforçar i ampliar el servei d'autobús interurbà a la xarxa de transport públic en la seva connexió amb els principals centres hospitalaris de la zona.

Per aquests motius, presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Fer un estudi de mobilitat sobre la necessitat d'incrementar les connexions d'autobusos interurbans actuals als municipis del Maresme amb els centres hospitalaris de referència de la zona.
2. Reforçar la freqüència de les línies actuals als hospitals comarcals de la Corporació de Salut Maresme i la Selva (Calella, Blanes i Lloret de Mar) i amb l'Hospital Universitari de Mataró.
3. Crear una nova línia d'autobús que connecti les poblacions del Maresme amb l'Hospital de referència d'alta complexitat Germans Trias i Pujol (Can Ruti) de Badalona.

Palau del Parlament, 28 de maig de 2025

Mònica Sales de la Cruz, portaveu; Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la CTH; Judith Toronjo i Nofuentes, diputada, GP Junts

ESMENES PRESENTADES

Reg. 46928 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 18.07.2025

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 46928)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De *modificació* del punt 1

1. *Analitzar, en el marc dels treballs per a la definició del nou mapa de serveis de transport per carretera amb la finalització de les concessions actuals al 2028, les necessitats de comunicació entre els municipis del Maresme i els seus centres hospitalaris de referència.*

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

De *modificació* dels punts 2 i 3

Analitzar la necessitat de reforçar les línies de transport existents que comuniquen les diverses poblacions del Maresme amb els centres hospitalaris de referència del Maresme com són l'Hospital de Mataró, de Calella, de Blanes i l'Hospital Germans Trias i Pujol (Can Ruti) de Badalona.

Punt 8 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre la mobilitat i el transport públic de passatgers al Garraf

250-00789/15

PRESENTACIÓ: GP ERC

Reg. 58818 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 14.10.2025

A la Mesa del Parlament

Ester Capella i Farré, portaveu del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Carles Campuzano i Canadés, diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Joan Ignasi Elena Garcia, diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Lluïsa Llop Fernández, diputada del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre la mobilitat i el transport públic de passatgers al Garraf, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

Les persones usuàries del corredor sud ferroviari, i concretament de les línies R2sud, l'R14, R15, R16 i R17, pateixen de manera reiterada afectacions en un servei ferroviari de Renfe i Adif a Catalunya. En aquest sentit, el Parlament de Catalunya ha constatat i denunciat en diverses ocasions situació de col·lapse en què es troba el servei ferroviari de Rodalies, Regionals i Mitjana distància a Catalunya, conseqüència de dècades de desinversió estructural i crònica per part de l'Estat espanyol a la xarxa ferroviària catalana; i d'una estructura empresarial absolutament centralitzada, anacrònica i poc funcional molt allunyada de la vocació de servei públic.

Aquesta situació provoca greus problemes a les persones usuàries del servei, limitant el seu dret a la mobilitat i condicionant-los de manera determinant la vida, la feina i la salut.

Així mateix, s'ha constatat també a través de nombrosos precedents la precipitació, insuficiència i manca de diàleg per part d'aquestes empreses públiques espanyoles i del Govern de la Generalitat a l'hora de preveure diversos plans alternatius de transport relacionats amb les diferents afectacions i obres al corredor sud, recentment exemplificat amb les obres executades per Adif a l'estació de Castelldefels que van provocar el tall total de la circulació entre Gavà i Sitges.

Tenint en compte que la situació de servei ja és insostenible i que entre finals de 2025 i principis de 2026 està previst l'inici de noves obres de manteniment a la línia R2 Sud, especialment al tram dels túnels del Garraf, que implicaran circulació en via única i afectacions importants; el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Garantir, juntament amb Renfe i Adif, un pla alternatiu de transport (PAT) adequat, eficient i acordat especialment amb els ens locals afectats i també amb les plataformes de persones usuàries de transport del corredor sud amb l'objectiu de minimitzar les afectacions en el servei que produiran les obres de manteniment ferroviari als túnels del Garraf. Un PAT que, entre d'altres qüestions, haurà de preveure freqüències i capacitat suficients, instal·lacions, accessos i vehicles accessibles, coordinació intermodal entre tots els serveis de transport públic, i comunicació clara, efectiva i amable de manera continuada.
2. Estudiar i aplicar possibles compensacions, a càrrec de Renfe i Adif, per a les persones usuàries mentre durin les afectacions a les obres que alterin la normalitat en el servei, com per exemple descomptes en alguns títols de transport, devolucions parcials i extensió automàtica de la validesa dels abonaments.
3. Fer efectiu un reforç especial del servei de bus e15.1 i e15.2 mentre durin les obres als túnels del Garraf, i incrementar l'oferta de places del servei d'aquestes línies exprés en hores punta de manera permanent i estructural.
4. Habilitar una nova línia de servei de bus exprés que connecti directament el municipi de Sant Pere de Ribes amb la ciutat de Barcelona.
5. Exigir a Adif l'agilització urgent de tots els tràmits necessaris per fer funcionar novament els ascensors a les andanes de l'estació de trens de Vilanova i la Geltrú

Palau del Parlament, 7 d'octubre de 2025

Ester Capella i Farré, portaveu; Carles Campuzano i Canadés, Joan Ignasi Elena García, Lluïsa Llop Fernández, diputats, GP ERC

ESMENES PRESENTADES

Reg. 69044 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 26.11.2025

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 69044)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació del punt 1

1. Garantir, juntament amb Renfe i Adif, un pla alternatiu de transport (PAT) adequat, eficient i, *en la mesura del possible* acordat, especialment amb els ens locals afectats i també amb les plataformes de persones usuàries de transport del corredor sud amb l'objectiu de minimitzar les afectacions en el servei que produiran les obres de manteniment ferroviari als túnels del Garraf. Un PAT que, entre d'altres qüestions, haurà de preveure freqüències i capacitat suficients, instal·lacions, accessos i vehicles *en la mesura del possible* accessibles, coordinació intermodal entre tots els serveis de transport públic *que ho permetin*, i comunicació clara, efectiva i amable de manera continuada.

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

De modificació del punt 3

3. Analitzar i fer seguiment sobre la necessitat de millorar l'oferta dels serveis de transport per carretera i en especial del servei exprés entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona.

Esmena 3

GP Socialistes i Units per Avançar (3)

De modificació del punt 5

5. Mantenir l'exigència a Renfe d'agilització urgent de tots els tràmits necessaris per fer funcionar novament els ascensors a les andanes de l'estació de trens de Vilanova i la Geltrú.

Punt 9 | Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades

Proposta de resolució sobre la mobilitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona

250-00848/15

PRESENTACIÓ: GP JUNTS

Reg. 62530 / Admissió a tràmit: Mesa del Parlament, 04.11.2025

A la Mesa del Parlament

Mònica Sales de la Cruz, portaveu del Grup Parlamentari de Junts, Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la Comissió de Territori i Habitatge del Grup Parlamentari de Junts, Montse Ortiz i Martí, diputada del Grup Parlamentari de Junts, d'acord amb el que estableixen els articles 167 i 168 del Reglament del Parlament, presenten la Proposta de resolució sobre la mobilitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona, per tal que sigui substanciada davant la Comissió de Territori i Habitatge, amb el text següent:

Exposició de motius

En el context actual d'emergència climàtica, és imprescindible maximitzar els mitjans de transport públic sostenibles i evitar els transports privats. Actualment, els ciutadans i ciutadanes de Catalunya que utilitzen diàriament el transport públic s'estan trobant amb problemes constants sigui en trens, autobus o carreteres. Problemes amb el defectuós-servei de Rodalies-Renfe, però també, amb problemes amb línies de transport d'autobús interurbà.

És el cas de Vilanova i la Geltrú, capital del Garraf. Aquesta ciutat disposa del servei ferroviari, la línia R2 Sud de Rodalies, un servei que és totalment ineficient. Segons dades del mateix Departament de Territori, durant els primers 6 mesos del 2025, aquesta línia acumula més de 15.000 minuts de retard i una dotzena d'incidències. A aquesta situació s'hi afegeixen les afectacions derivades de les obres d'adaptació al corredor mediterrani, que generen retards addicionals i un empitjorament estructural del servei.

Davant d'aquest escenari, molts usuaris han optat per utilitzar la línia d'autobús interurbà Exprés.cat e15, que connecta Vilanova i la Geltrú amb Barcelona. No obstant això, aquesta alternativa també presenta deficiències greus: saturació diària, avaries recurrents, manca d'informació actualitzada sobre els horaris i incompliments reiterats. A més, malgrat que recentment el Departament de Territori ha efectuat ajustos en aquesta línia, el servei continua col·lapsat. Les llargues cues a les estacions de Vilanova i de Barcelona, la incertesa sobre els temps de trajecte i la manca de places disponibles són la realitat diària dels usuaris, per la qual cosa calen actuacions urgents.

Per aquests motius, presenta la següent:

Proposta de resolució

El Parlament de Catalunya insta el Govern a:

1. Constatar el servei deficitari de la línia R2Sud de Rodalies-Renfe, ateses les actuals ineficiències i la manca de fiabilitat que presenta, i a millorar-lo

de manera urgent a partir de l'increment d'horaris i freqüències i un major manteniment del conjunt de la infraestructura viària i els combois.

2. Reforçar de manera immediata, a partir d'un augment de la flota d'autobusos i més freqüències, la línia d'autobús interurbà Exprés.cat e15 entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona, especialment durant les hores d'anada a Barcelona (de 6.00 a 9.00 h) i de tornada (de 14:30 a 20.30 h), de manera que es garanteixi que cap usuari hagi de viatjar dempeus o assegut a terra.

3. Prestar, en el termini d'un mes, un informe que analitzi la situació actual de la línia de d'autobús interurbà Exprés.cat e15, l'estat de la flota de vehicles, el seu procés de modernització i les mesures a adoptar per incrementar els serveis de la línia amb la corresponent dotació pressupostària.

4. Millorar el servei d'atenció al client i d'informació a les diferents estacions, mitjançant la col·locació de panells electrònics informatius amb català i adaptats per a persones amb baixa visibilitat a totes les parades, indicant el temps de pas estimat dels autobusos.

5. Construir un carril de Vehicles d'Alta Ocupació (VAO) a l'autopista C-31/C-32 amb l'objectiu de prioritzar la circulació de tots els autobusos interurbans que circulen per aquestes carreteres que pateixen un alt volum de trànsit.

6. Convocar, en el termini d'un mes, la Taula de Mobilitat del Penedès, establint un calendari estable de reunions i uns objectius clars per millorar la coordinació i la planificació del transport públic a la vegueria, així com comunicar-ho a totes les parts implicades.

Palau del Parlament, 29 d'octubre de 2025

Mònica Sales de la Cruz, portaveu; Salvador Vergés i Tejero, portaveu a la CTH; Montse Ortiz i Martí, diputada GP Junts

ESMENES PRESENTADES

Reg. 71421 / Admissió a tràmit: Mesa de la CTH, 15.01.2026

GRUP PARLAMENTARI SOCIALISTES I UNITS PER AVANÇAR (REG. 71421)

Esmena 1

GP Socialistes i Units per Avançar (1)

De modificació del punt 1

1. Constatar la necessitat de millora del servei ferroviari de la línia R2Sud de Rodalies-Renfe, ateses les actuals ineficiències i la manca de fiabilitat que presenta, i a treballar per millorar-lo el més ràpidament possible a partir de l'adaptació d'horaris i freqüències i de l'òptim manteniment del conjunt de la infraestructura ferroviària i els combois, per a augmentar la fiabilitat del servei.

Esmena 2

GP Socialistes i Units per Avançar (2)

De modificació del punt 2

2. Fer un seguiment de l'evolució de la demanda dels serveis de bus exprés e 15.1 i e15.2 entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona per a valorar la viabilitat de fer algun reforç de l'oferta de servei tenint en compte el seu caràcter complementari al servei ferroviari d'alta capacitat entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona.

Esmena 3

GP Socialistes i Units per Avançar (3)

De modificació del punt 5

5. Analitzar en el marc del PDI la viabilitat d'implementació d'un nou carril Bus a l'autopista C-31 amb l'objectiu de prioritzar la circulació de tots els autobusos interurbans que circulen per aquestes carreteres que pateixen un alt volum de trànsit.

Esmena 4

GP Socialistes i Units per Avançar (4)

De modificació del punt 6

6. Convocar, en el primer trimestre de l'any 2026, la Taula de Mobilitat del Penedès, establint un calendari estable de reunions i uns objectius clars per millorar la coordinació i la planificació del transport públic a la vegueria, així com comunicar-ho a totes les parts implicades.
