



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XV legislatura · quart període · sèrie C · número 407

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 25, dimecres 10 de desembre de 2025

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

TAULA DE CONTINGUT

Dossier

Propostes de resolució (retirades) 250-00430/15 i 250-00454/15	4
Proposta de resolució sobre la desocupació i rehabilitació dels habitatges de la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria (Sareb) a Anglesola (posposada) 250-00345/15	4
Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona 354-00253/15	5
Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'estratègia ferroviària de Catalunya 2025-2050 354-00254/15	5
Sol·licitud de compareixença del director de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona 356-01210/15	5
Sol·licitud de compareixença del director de l'Institut Català del Sòl perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona 356-01211/15	6
Sol·licitud de compareixença de l'alcalde de Cunit perquè informi sobre la situació del pla territorial del Penedès 356-01229/15	6
Compareixença d'una representació de l'Associació pro Vegueria Penedès per a informar sobre la situació de la mobilitat a la vegueria del Penedès 357-00601/15	6
Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda d'accés a la urbanització Xalets de Salou a l'autovia C-31B 250-00420/15	28
Proposta de resolució sobre el garantiment efectiu de l'accessibilitat als ascensors de les estacions ferroviàries de Catalunya 250-00462/15	32

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 *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya* (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: CPSL
Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)
0213-7992 (sèrie C)
DL: B-3.468-1982

www.parlament.cat

Sessió 25 de la CTH

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

Hi són presents José Ignacio Aparicio Ciria, Eva Candela López, Neus Comes Pon i Manel Ezquerria Tomàs, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; Joan Canadell i Bruguera, Sònia Martínez i Juli i Judith Toronjo i Nofuentes, pel G. P. de Junts; Ester Capella i Farré i Lluïsa Llop Fernández, pel G. P. d'Esquerra Republicana de Catalunya; Àngels Esteller Ruedas, Eva García Rodríguez i Pau Ferran Navarro, pel G. P. del Partit Popular de Catalunya; Andrés Bello Sanz, pel G. P. de VOX en Catalunya; Lluís Mijoler Martínez, pel G. P. Comuns, i Dani Cornellà Detrell, pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra.

Assisteixen a aquesta sessió el membre de la Comissió de Treball sobre el pla territorial parcial del Penedès de l'Associació pro Vegueria Penedès Jesús Albert Magallón i Mora, el membre del secretariat de l'associació Jordi Sánchez Solsona i el membre de la Comissió de Treball sobre el pla territorial parcial del Penedès de l'associació Pep Solé Vilanova.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona (tram. 354-00253/15). Joan Garriga Doménech, Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

2. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'estratègia ferroviària de Catalunya 2025-2050 (tram. 354-00254/15). Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

3. Sol·licitud de compareixença del director de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona (tram. 356-01210/15). Mónica Lora Cisquer, Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

4. Sol·licitud de compareixença del director de l'Institut Català del Sòl davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona (tram. 356-01211/15). Mónica Lora Cisquer, Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

5. Sol·licitud de compareixença de l'alcalde de Cunit davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la situació del pla territorial del Penedès (tram. 356-01229/15). Montse Ortiz i Martí, Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

6. Compareixença d'una representació de l'Associació pro Vegueria Penedès davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre la situació de la mobilitat a la vegueria del Penedès (tram. 357-00601/15).

7. Proposta de resolució sobre la desocupació i rehabilitació dels habitatges de la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria (Sareb) a Anglesola (tram. 250-00345/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 172, 124; esmenes: BOPC208, 17).

8. Proposta de resolució sobre el millorament de la mobilitat i la seguretat de la carretera C-37 a Osona (tram. 250-00369/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 184, 26; esmenes: BOPC 222, 22).

9. Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda d'accés a la urbanització Xalets de Salou a l'autovia C-31B (tram. 250-00420/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 190, 70).

10. Proposta de resolució sobre la posada en marxa d'un autobús exprés entre Calafell-Cunit i Barcelona (tram. 250-00430/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 196, 50; esmenes: BOPC 230, 11).

11. Proposta de resolució sobre la creació d'una línia d'autobús exprés entre el Vendrell i Barcelona (tram. 250-00454/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 202, 114; esmenes: BOPC 230, 13).

12. Proposta de resolució sobre el garantiment efectiu de l'accessibilitat als ascensors de les estacions ferroviàries de Catalunya (tram. 250-00462/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 202, 124; esmenes: BOPC 230, 13).

El president

Bon dia a tots i a totes. Donem inici a la comissió.

En primer lloc, i per deferència, donar la benvinguda a la Judith Toronjo, la nova portaveu de territori del Grup Parlamentari de Junts. Benvinguda, Judith. Aquí estaràs bé, eh?, ja veuràs com hi ha bon ambient i fem la feina igual, amb bona cara, que no costa re. *(Rialles.)*

Propostes de resolució (retirades)

250-00430/15 i 250-00454/15

Després, tenim diversos canvis. Com han pogut comentar, el Grup de Junts retiraria els punts 10 i 11, i el punt 7 el posposaria.

Proposta de resolució sobre la desocupació i rehabilitació dels habitatges de la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria (Sareb) a Anglesola (posposada)

250-00345/15

Per tant, retirariem ja el punt 10 i l'11 i posposem el 7. Sí que demanar a tots los grups, que segur que ho fan, però aquestes vacances, fent repasset de tot lo que tenim a la comissió..., de si hi ha algunes propostes de resolució que, per a o per be ja no puguin venir a comissió, doncs, que ho puguem liquidar abans d'arribar a comissió.

I després, també, el Grup del Partit Popular havia demanat la número... Senyora Esteller, ajudi'm, era la...

Àngels Esteller Ruedas

La 8.

El president

...la número 8 per fer-la l'última, no?, per poder... En principi..., no sé si hi ha cap problema per part d'algun grup, però..., però ho faríem..., la faríem després.

I, llavors, ja donariem inici a la comissió, donant la paraula als diferents portaveus pels canvis que hi pugui haver, de diputats, als grups.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Per informar de les substitucions. En lloc del diputat Salvador Vergés, avui intervindrà la diputada Sònia Martínez, i en lloc de la diputada Montse Ortiz, el diputat Joan Canadell.

El president

Molt bé. El Grup del PP...

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, senyor president, per atendre aquesta petició del Grup Popular. I també per dir-li, comunicar-li que la diputada senyora Eva García serà substituïda en el punt 8 pel senyor Pau Ferran. Gràcies.

El president

Molt bé. Doncs d'acord. En principi, la resta de grups..., som els que som.

Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona

354-00253/15

I donaríem inici a la comissió amb el punt 1, que és sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors al barri de Campclar, de Tarragona. Aquesta és una sol·licitud del Grup de VOX.

Per tant, passem a votació.

Vots en contra?

Abstencions?

(*Veus de fons.*) Perdó... Bé, PSC, Esquerra Republicana, Junts, Comuns i la CUP i Partit Popular. (*Veus de fons.*) En contra.

Abstencions?

Vots a favor?

Partit Popular i VOX.

Tres a favor i la resta en contra. Per tant, no queda aprovada.

Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'estratègia ferroviària de Catalunya 2025-2050

354-00254/15

La segona fa referència també a la compareixença de la consellera sobre l'estratègia ferroviària de Catalunya 2025-2050. Aquesta és una sol·licitud que fa el Grup d'Esquerra Republicana.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Aprovat per unanimitat, el punt 2.

Sol·licitud de compareixença del director de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona

356-01210/15

El punt 3 també fa referència a la compareixença del director de l'Agència de l'Habitatge perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar. Aquesta també la presenta el Grup Popular.

Vots en contra? (*Veus de fons.*) Perdó, el Grup de VOX.

Vots en contra?

Esquerra Republicana, PSC, Junts i el Grup de Comuns i el Grup de la CUP.

Abstencions?

Vots a favor?

Partit Popular i VOX.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Tres a favor i 14 en contra.

El president

Entenem que no queda aprovada la compareixença.

Sol·licitud de compareixença del director de l'Institut Català del Sòl perquè informi sobre la situació d'abandonament, degradació i insalubritat de les cases de colors del barri de Campclar, Tarragona

356-01211/15

La número 4 fa referència a la compareixença del director de l'Institut Català del Sòl, de l'Incasòl; també fa referència al partit de VOX, pel mateix tema de les cases de colors del barri de Campclar.

Vots en contra?

Partit Socialistes, Esquerra Republicana, Junts, Comuns i CUP.

Abstencions?

Vots a favor?

VOX i Partit Popular.

Es rebutja també la sol·licitud.

Sol·licitud de compareixença de l'alcalde de Cunit perquè informi sobre la situació del pla territorial del Penedès

356-01229/15

La número 5 fa referència a la sol·licitud de compareixença de l'alcalde de Cunit davant la Comissió de Territori, sobre la situació del pla territorial del Penedès. Aquesta és una proposta del Grup de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Tots els grups.

I ja estaríem.

Compareixença d'una representació de l'Associació pro Vegueria Penedès per a informar sobre la situació de la mobilitat a la vegueria del Penedès

357-00601/15

I ara passaríem a la compareixença d'una representació de l'Associació pro Vegueria Penedès davant la Comissió de Territori per informar sobre la situació de mobilitat a la vegueria del Penedès. Qui venen? (*Veus de fons.*) Ah, el senyor Sánchez...

El vicepresident

I una exdiputada vostra, també, d'acompanyant, que és la Flora Sanabra.

El president

Jesús Albert i Pep Solé. Molt bé. Quan vaig començar d'alcalde aquest home era l'alcalde de Calafell. Els vaig buscar.

La sessió se suspèn a les deu del matí i vuit minuts i es reprèn a les deu i tretze minuts.

El president

Donem la benvinguda als compareixents i convidats. Comentar-los, en tot cas, qui és la senyora Flora Sanabra. Ha sigut quatre legislatures... (*veus de fons*), cinc legislatures diputada aquí al Parlament, vull dir que no l'atrapem, de moment, eh? (*Rialles.*) Doncs molt benvinguda a casa vostra. I, en tot cas, també donar la benvinguda al senyor Jordi Sánchez Solsona, al senyor Jesús Albert Magallon i al senyor Pep Solé Vilanova. Ells tres faran les diferents intervencions sobre la temàtica del Penedès i sobre la mobilitat al Penedès.

I farem, com fem normalment, una intervenció de vint minuts per part d'ells i després els diferents grups parlamentaris tenen una interconnexió amb vostès de cinc minuts, de preguntes-respostes. Si pot ser concret, doncs, hi guanyem temps i la cosa va bé. I després, una vegada finalitzat, tindran dos o tres minuts per fer una conclusió final per part de vostès. Per tant, si comença vostè, senyor Sánchez... Quan vulgui.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Bé, bon dia a tothom. Vist on realment ens trobem, m'agradaria començar amb una paraula per donar-li valor a tot lo que parlarem, i és la paraula «necessitat». Sembla que aquesta paraula l'apliquem a vegades sense tindre massa en compte el que pot aportar aquesta paraula. Poden passar moltes coses a l'entorn dels éssers humans, però hi ha un moment que apareix aquesta paraula com a conseqüència que ja s'arriba a un punt que s'ha de prendre ja una decisió ràpida, no només donar voltes i voltes parlant de qualsevol problema que ens afecta.

Per tant, la necessitat la vull explicar en que el territori del Penedès, després de molts anys d'haver-hi treballat una sèrie de gent que hi van posar tot el cor i tota l'ànima... Recordo el Fèlix Simón, quan jo era president de la comarca del Baix Penedès, que em va vindre a veure per explicar que les set vegueries que s'havia pensat per mirar d'aportar un equilibri a Catalunya i tindre un projecte comú, doncs, realment ens en quedàvem fora, el Penedès, i això no podia ser. Es va treballar molt. Gràcies a que realment aquest treball..., va portar a que al final vàrem aconseguir, l'any 2017, la vegueria.

Estem al 2025, acabant el 2025, vol dir que han passat vuit anys. I qualsevol territori necessita de lo que a nivell..., començant pel territori més fàcil d'entendre, el municipi, necessita un planejament. Avui en diuen POUM, antigament «pla general d'ordenació», però aquest planejament és necessari, perquè has de saber lo que abastarà en superfície tot aquest territori, on estaran els usos, què es pot fer a cada lloc, què s'ha de respectar a nivell de patrimoni i com conservar un paisatge que també s'ha de tindre molt en compte. Llavors, tot això..., les vegueries no s'escapen de que

també han de tindre aquest instrument de planejament, i això ho coneixem amb el nom dels «plans territorials parcials».

Les set vegueries restants ja tenen aquesta eina. I nosaltres, com que sabíem que havia d'aterrar en el territori una proposta d'aquestes primeres ratlles i primers pensaments urbanístics..., al final el director d'Urbanisme que hi havia, en Serra, ens va presentar un pla que dintre de lo que és el procediment és la figura de l'abans, com comencen tots els planejaments. I allà vam començar ja un grup també de persones que estem dintre de lo que és la fundació de la vegueria i concretament l'Associació pro Vegueria Penedès –uns quants podríem dir també romàntics, no?–, i vam pensar que hi havíem de treballar i començar a veure com podíem començar l'inici de tota aquesta planificació.

I, quan un mira els mapes, el primer que veiem són les infraestructures. Les infraestructures destinaran molt lo que serà el territori. Allò de construir dels anys seixanta, edificar i després ja farem els carrers, doncs... Jo, per experiència, he sigut tècnic urbanístic municipal i he vist coses que realment, fruit dels anys seixanta..., un s'ha de posar en el context per entendre-ho, però aquell urbanisme ens ha portat molts disgustos. I encara avui a Catalunya, si hi fem un vol d'ocell, ens adonarem que encara queda molt per resoldre a nivell de lo que són les segones residències i les ocupacions de les urbanitzacions.

I tot això és urbanisme, i tot això és municipi i tot això és Catalunya. Llavors, aquestes infraestructures, del dibuix que veiem com ha de ser aquest territori de la vegueria, ens adonem que a nivell del transport de mercaderies no donaven ja un rigor d'entendre bé què és el que passava. I nosaltres el que vam veure era..., havíem sentit que prosperaria lo que a altres territoris s'anomenava el «tercer fil», i amb aquest tercer fil..., donava a entendre com si amb això ja quedarien resoltes les exigències inclús d'Europa, que l'any 2030 sortíssim ja d'aquest podríem dir error gran d'agafar tots els camions i fer el transport i posar-los a l'AP-7. Ja hem vist que això ha sigut un autèntic desastre.

Llavors, què és lo que venim a dir aquí? Lo que venim a dir aquí és que lo que veiem i que s'ha tingut i es pot aprofitar, perquè és una feina feta, és l'eix Transversal Ferroviari. L'eix Transversal Ferroviari es va aprovar el 2010. I quan s'aprova una traça en un planejament podríem dir que –i s'aprova definitivament per l'organisme competent, en aquest cas la pròpia Generalitat–..., aquella traça vol dir que a continuació haurien de vindre els estudis de les diferents fases, si és que s'ha de fer per fases, i les licitacions oportunes per arribar a tindre que el transport de les mercaderies tinguin la seva pròpia infraestructura ferroviària, i no com ara, que estem en un tres per cent, aproximadament, Catalunya, de tot el transport que es porta, i l'agenda 2030..., des de Brusselles ens estan demanant que no podem continuar amb aquest percentatge tan petit.

Per tant, hem d'anar ràpids, per això la paraula «necessitat». Hem d'anar ràpids amb que això que està aprovat des de l'any 2010 –i estem a l'any 2025–..., no tan sols resol la papereta de dir «el Penedès...», no; ha de ser un projecte de país, i així ho vam entendre des del primer moment. Per on entra? Doncs tenim dos corredors, el del Mediterrani, que ve d'Algesires, i el del centre, que ve de Madrid, passa per Saragossa, Lleida, i es troben, per dir-ho d'una manera..., es poden trobar..., una línia se'n va cap a Manresa des d'Igualada i una altra se'n va cap a Martorell fins al port de Barcelona. Perquè aquí la importància són els dos ports, el de Tarragona i el de Barcelona. I nosaltres, dintre de la feina que hem fet, hem visitat també les presidències i les persones responsables d'aquests dos ports i hem vist que aquesta era la solució, la de l'eix Transversal Ferroviari.

Per tant, jo passaria la paraula al Pep Solé, que és de la part de l'Anoia, que..., com si veiéssim aquest mapa del Penedès en tres parts. I és una manera de que ho pugueu escoltar des dels diferents podríem dir llocs del Penedès, quines són les

virtuts o defectes que hem vist i la proposta que nosaltres hi incidim en l'exigència de l'eix Transversal Ferroviari.

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Bé, bon dia. Jo soc de l'Anoia, d'Igualada, del nord d'aquesta vegueria. En Jordi parlava de necessitat i, bé, les necessitats sempre són il·limitades i els recursos sempre són limitats, però creiem que una de les necessitats d'aquesta Catalunya d'avui, dels 8 milions, és el tema d'infraestructures, en aquest cas de mobilitat.

La proposta de que us venim a parlar..., la demanda és que s'impulsi aquest eix Transversal Ferroviari. Segur que de necessitats en el territori n'hi ha moltes, convençudíssim; moltes es plantegen, però de moltes n'hi ha només la descripció de la necessitat.

Aquí algú en temps del tripartit va tenir una pensada, que era pensar l'eix Transversal, i d'aquesta manera van pensar un traçat que va durar cinc, sis anys, la tramitació d'aquest pla, que descrivia un ferrocarril que havia de servir per a mercaderies i per a passatgers. Aquest eix Transversal, que vindria a ser un paral·lel a l'eix Transversal per carretera amb alguna variant, el que permet, segons el projecte que ja està fet, ja es va debatre, ja es va exposar, es va fer tota la tramitació i es va aprovar definitivament –per tant, no venim a demanar més coses, venim a demanar coses, però no més coses de les que..., en aquest cas ja està definida, no?... Per tant, no hem de discutir aquest traçat; bé, es pot discutir tot en aquesta vida, eh?, però, en tot cas, hi ha algú que ja va pensar que aquesta era la manera, i entenc que en el seu moment hi va haver el seu consens.

Deixeu-me que comenci per la meva pàtria petita, que és l'Anoia. Aquest eix Transversal a Igualada, a l'Anoia, ens posa en el mapa. Perquè ara..., jo he baixat amb cotxe, perquè si havia de baixar amb tren hagués hagut de sortir ahir, perquè és una hora i quaranta-i-escaig minuts, per baixar aquí a Barcelona. Per tant, aquest eix Transversal, que en una primera fase en diríem el Lleida-Bellpuig-Tàrraga-Cervera-Igualada i després cap a Martorell, és lo que nosaltres anomenem la «primera fase», aquest ferrocarril, que, a més, seria el tram més barat –els diners sempre ajuden. Això a Igualada ens posa en el mapa, perquè de ser un cul-de-sac dels Ferrocarrils de la Generalitat passem a estar dintre d'un eix, d'una via on hi poden passar mercaderies i viatgers. Des d'Igualada, evidentment, el que ens tempta més és el tema de viatgers, perquè segons el pla estaríem quaranta minuts per baixar aquí a Barcelona, quan ara és una hora i quaranta-cinc.

I aquest ferrocarril ha de ser l'alternativa –abans en parlàvem, a fora– de l'èxit que té el bus exprés, però jo crec que el bus exprés és un èxit i un fracàs a la vegada. És a dir, estem impulsant un bus exprés per donar alternativa als ferrocarrils, quan el que hauríem de potenciar són els ferrocarrils per ser una alternativa al transport per carretera, perquè si hem de descontaminar-nos el que hem de fer és treure cotxes de la carretera, i el que fem és posar més cotxes a la carretera perquè el ferrocarril no funciona. Per tant, des de l'Anoia l'interès és aquest.

Des de la vegueria Penedès –i el Txus després parlarà una miqueta també amb la visió des del centre de la vegueria, no?–, això, a la vegada, aquest tren... –perdó–, la segona fase seria l'Igualada-Manresa-Vic-Girona. Per tant, això permetria que els trens del que sigui que venen del corredor central i van cap a Barcelona s'estalvien baixar cap a Tarragona o venir per la costa o pel corredor de l'R4, és a dir, podrien anar directes cap a Barcelona. I, si han d'anar a Tarragona, evidentment seguiran el camí que segueixen ara, eh?, però molts d'ells que han d'anar cap a Barcelona..., o si en un futur, feta la segona fase cap a Vic-Girona, han d'anar cap a França, doncs, ja no cal ni que vagin a l'àrea metropolitana.

Aquí aquests dies heu sentit que el ministre Puente va parlar del pla aquest, l'AVE 350, i va arribar a una conclusió, que van dir: «Ostres, és que aquell tren que va per Tarragona..., és que hauríem de fer una via que escurci el recorregut», perquè potser aquella alternativa de passar per Tarragona –que està molt bé per als de Tar-

ragona, no ho nego— potser no és la via més ràpida. La nacional 2 passa per Igualada, i això fa molts anys que es va inventar, es va fer un tren amb voluntat d'unir més capitals; res a dir, em sembla bé, però no és l'alternativa directa de Madrid a Barcelona i cap a la resta d'Europa.

Per tant, hi ha algú que ja pensa que això també fora una cosa..., que jo insto els que teniu representació al Congrés i al Senat, també, que ajuntem coses, o com a mínim que es parli, perquè el que penso —ara faig un parèntesi, no ho hem parlat, això, eh?, faig un..., permeteu-me el parèntesi—..., us demano aquest ajut també als que esteu a Madrid. És a dir, nosaltres parlem d'un eix transversal i resulta que ara a Madrid parlen de l'AVE que en diuen «AVE 350», que faria exactament el traçat que estem dient nosaltres. És a dir, a veure, si ens fan dues vies, doncs, potser..., escolta, ho trobo fantàstic, però no sé si dues vies..., si això té massa sentit. És a dir, no sé quina és la bona, si la de l'AVE, que també té els seus dubtes, perquè a Vilafranca també els passa l'AVE però després resulta que no para; clar, si hem de tenir l'AVE que ens passi per Igualada i tampoc ens ha de parar, massa negoci no és...

També és veritat que potser no ha de parar l'AVE a Igualada, però el fet de que hi hagi una via que permeti l'AVE permet passar-hi altres ferrocarrils, i llavors ja hi han els altres. Que ja estaríem contents de que hi puguin passar altres ferrocarrils per anar d'Igualada a Barcelona, eh?, o des de Tàrraga. A Igualada hi ha la universitat, com sabeu, que és la Universitat de Lleida. És campus d'Igualada però que pertany a la Universitat de Lleida. Això ens ajudaria molt també a intercanviar coneixement, talent i treballadors.

Per tant, aquest eix Transversal té molts avantatges, i amb això acabo. Fem anar mercaderies directes que eviten la volta cap a Tarragona, que poden anar cap a Barcelona o inclús evitar Barcelona i anar cap a França. És una alternativa a les comarques centrals, de reequilibri, que permet el transport de passatgers. Quan a Barcelona no s'hi cap, quan a Barcelona tot és car, el territori el tenim. Per tant, també ens està bé, aquest creixement.

I també ens està bé que gent de Barcelona vingui a Igualada, perquè curiosament, sembla estrany, hi ha la mateixa distància d'Igualada a Barcelona, que ho fan cada dia milers de persones, que de Barcelona a Igualada. És una cosa inaudita, però en aquest cas coincideix, la distància és la mateixa. Per tant, això també genera una oportunitat per a aquestes ciutats que estan en no sé quina corona és, la que sigui, a seixanta quilòmetres de Barcelona, que crec que és una oportunitat de creixement.

Gràcies.

Jordi Sánchez Solsona (membre d l'Associació pro Vegueria Penedès)

Ara us parlarà en Txus, que ens explicarà la part central, lo que coneixem també popularment com «la plana» de tot el territori, i que, amb una visió més concreta de l'Alt Penedès, ens explicarà com ho ha vist i com ho veu i què és el que més... (*Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els darrers mots de la intervenció de l'orador.*)

Jesús Albert Magallon i Mora (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Bé, primer de tot, gràcies per oferir-nos aquest espai per poder explicar les inquietuds del territori. Òbviament, tots els que som aquí tenim una inquietud pel territori en general, i creiem que hem de definir aquest territori d'una forma molt clara. Nosaltres hem treballat sempre des d'una sèrie de conceptes molt clars. Al territori cal fer una definició, cal pensar sempre en l'equilibri territorial i, òbviament, hem de tenir una previsió. I dins d'aquest concepte és com hem començat a treballar, afrontant els reptes de futur i la problemàtica actual.

I aquí, al Penedès, a l'Alt Penedès, rau un dels grans problemes, que és el tema del transport, i el transport ferroviari a través de l'R4 i el transport rodat a través de l'AP-7. Són un espai ròtula, són un espai de trànsit en que la gran majoria

d'aquestes circulacions i aquests viatges que hi han no reverteixen d'una forma ferma en el nostre territori.

Però sí que creiem que des d'aquesta perspectiva de l'equilibri territorial hem de treballar en propostes que donin resposta a aquests reptes que tenim de futur: repte de la petjada ecològica, repte de l'efectivitat del transport de mercaderies i repte, sobretot, de com es mouen les nostres classes populars, aquelles persones que més necessiten el transport públic i que en aquest moment el tenen absolutament col·lapsat.

En el moment que el tercer fil comenci a funcionar, aquestes vies de transport, aquesta R4 i les rodalies que passen per Vilanova, s'hipersaturaran i encara serà un servei pitjor que l'actual. Per això nosaltres, quan ens vam plantejar la idea de l'estudi del pla territorial i òbviament tot el tema d'infraestructures, vam plantejar-nos que havíem d'apostar per una visió nodal i resilient del transport ferroviari. Si no som capaços de construir unes vies que permetin que en moments crítics o de saturació o de problemàtica siguin capaces d'evitar aquests espais i d'unir territorialment tot el país per definir una visió clara i equilibrada del país, no estem fent res, sinó que estem repetint un model obsolet que està condemnat al fracàs, inevitablement.

I aquí és quan va sortir la idea de l'eix Transversal i de potenciar-lo, però sempre des d'aquesta perspectiva de cobrir aquestes necessitats que té la gent del nostre territori, aquelles necessitats bàsiques del transport. Quan ens estem transformant en un espai d'acollida de la població, el que no pot ser és que tinguin un problema tan greu per venir a Barcelona, un problema greu per moure'ns dins de la nostra vegueria. És impossible anar gairebé en transport públic unint les quatre capitals de la nostra vegueria. Aquests reptes són els que hem d'afrontar.

I hem de ser conscients de quines respostes donem, però també de quines respostes donem com a país per unir aquelles capitals sense passar pel centrisme de Barcelona, què passa en el nostre país i com estem definint-lo. I des d'aquesta perspectiva és des d'on volem treballar i des d'on fem aquesta aposta tan clara i ferma per desenvolupar l'eix Transversal.

En un principi, aquest és una mica el resum de la visió que tindríem, sobretot aquesta visió de l'equilibri territorial necessari, de la previsió de què passarà a futur i com respondrem a aquests reptes de futur.

Gràcies.

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Afegir dues coses. Una. El traçat de l'eix Transversal Ferroviari està pensat per a mercaderies i, òbviament, per una via hi pot passar de tot, passatgers i mercaderies, però aquesta via ja està pensada per a mercaderies, en el sentit que evita les capitals.

I, després, en el cas d'Igualada ja hi ha un *bypass*, a Vic també em sembla que hi ha un altre *bypass*..., és a dir, que sigui assequible també per al transport de viatgers. Però des del punt de vista de seguretat –i crec que aquest és un tema important– l'eix Transversal ja ho preveu, això. Ara les mercaderies que passaran pel tercer fil, que passaran per Vilafranca, seguiran passant per on passen tots els trens, per dintre de Vilafranca. I si agafeu el traçat del tercer fil en amunt, doncs, tot són poblacions on hi han de passar una pila de trens, que seran..., els uns seran de mercaderies perilloses –no en sé el percentatge– i d'altres no ho seran, però vull dir que desviar-ne una part, la que ve del corredor central per aquest carril, per aquesta via, pensada ja per a mercaderies, complint la normativa de per on han de passar les mercaderies, això ja ens ajuda, no?

En un moment que hem de treure les mercaderies de la carretera, que els tècnics diuen que estem al tres per cent del transport per tren i diuen que hem d'arribar al vint per cent..., és a dir, si no hi posem alguna cosa més, passarem del tres al quatre i no sé en base a què, potser amb molta il·lusió farem això, però no arribarem a aquest trenta ni al vint.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Sí. Només reforçar que un municipi sense planejament té mal futur. Una Catalunya sense una planificació de tot el país té mal futur. Per tant, jo lo que voldria reforçar és: lo que aterra de les darreres notícies que anem sentint..., hem passat en molt pocs anys de 6 a 8 milions, i hi ha, a més a més, qui postula, i per tot lo que llegeixo, que ja anem cap als 10. Avui amb 8 no tenim la infraestructura de 8. Com podem anar cap als 10, si continuem amb aquest podríem dir no escoltar la paraula de la necessitat? Molt malament. Per tant, és urgentíssim –urgentíssim– que infraestructures com aquesta, que poden ajudar a reequilibrar..., que en això no es perdi més temps ja.

I, sobretot, lo que és el pla territorial parcial del Penedès pot ajudar... Nosaltres podríem haver mirat –i acabo–..., aquesta infraestructura, on comença? En el Penedès? Al Corredor Mediterrani? A l'estació de Sant Vicenç de Calders. I, per la part del camí central, de Saragossa-Lleida, doncs..., bé, a Igualada? I per on hem d'anar? Llavors, vam dir que no podíem fer una infraestructura a trossets, que a vegades es cau en el parany de voler resoldre la teva rajola. I això no és per resoldre la teva rajola, lo que s'ha de resoldre és tot el mosaic. I tot el mosaic només el podem mirar si aixequem la mirada i diem per on entren i per on han de sortir, i ha de ser un projecte de país –de país– i urgent.

El president

Molt bé, gràcies als tres per la intervenció. I ara, seguidament, i com és tradició en aquesta comissió, faríem un intercanvi d'impressions durant set minuts per part dels diferents portaveus dels grups polítics amb els convidats. I començaríem per ordre de rebuda de la compareixença aquí a la comissió, amb el Grup del Partit dels Socialistes de Catalunya, amb la senyora Eva Candela. Quan vostè vulgui.

Eva Candela López

Gràcies, president. M'ha agafat una mica desprevinguda, perquè, com sempre parlo l'última, ara no m'esperava parlar la primera. (*L'oradora riu.*) Bé, ja estem preparats, per això. Molt bon dia. Un agraïment molt gran per estar avui aquí els tres. Jo penso que el territori té sort de tenir persones com vosaltres, que el pensen, que el trepitgen, que escolten i que al final endrecen també les idees i les necessitats i són capaços després d'explicar-ho. Això és molt important per a un territori. I jo crec que a les administracions, a més, les ajuda molt, poder tenir persones així en el territori.

La importància d'aquesta infraestructura jo crec que tots la tenim clara. Com bé deïeu, és un projecte de país, i les decisions s'han de prendre perquè puguem anar avançant. Si no es prenen decisions..., podem trigar més temps després a fer-ho o no fer-ho, però si no es prenen les decisions segur que no avancem, perquè hi ha molta feina al darrere d'aquest planejament, al darrere de dibuixar, al darrere de planificar... Hi ha feina que dura anys, tots ho sabem, els que ens hem dedicat a aquestes qüestions, però si no es prenen decisions segur que no les comencem.

I així, més en general, la importància que té per a la mobilitat el transport ferroviari... Jo crec que en aquesta comissió ho hem parlat moltes vegades i la majoria de grups hi estem d'acord, que és el moment de planificar el transport ferroviari per a la descarbonització de la mobilitat. És que no ens toca un altre remei, vull dir que són decisions que s'han de prendre ja, perquè no tenim una altra sortida que no sigui aquesta per complir les normatives, però per la salut de la ciutadania i per anar endavant.

Jo el que us voldria preguntar també ara és que m'expliquéssiu com vau viure vosaltres aquesta jornada que vau fer al Vendrell, que jo crec que també va ser un punt d'inflexió, on us trobeu tots, on hi ha polítics, hi ha tècnics, hi ha ciutadania civil; com la vau viure vosaltres, aquesta trobada que vau fer al Vendrell, on surt aquesta declaració, i com veieu els compromisos que va haver-hi per les parts polítiques que van estar allà.

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

El mèrit és de l'associació, però molt d'ell, eh? (*Rialles.*) Les coses quan són, són. També voldria dir que, dintre de l'associació de la que formem part aquesta comissió de territori, som, amb carnet o sense, però addictes a un partit, eh? Tots diferents, la qual cosa... Recordo l'alcalde de Lleida, que es va sorprendre, perquè ell va dir: «Però vosaltres sou d'un partit o què sou?» «No, no, mira, hi ha aquest partit, aquest partit, aquest partit...» «Ah, coi, ara ho entenc, això, doncs. Ah, però...» I a partir de llavors se li van obrir les orelles. Per tant, jo penso que, quan parlem del territori, el consens que tenim en el territori..., això és bàsic.

Hem anat a veure el que no està escrit. Ens faltava la comissió que avui està aquí i ens queda només la consellera i el president. Hem parlat amb tothom: alcaldes de tot arreu, consells comarcals de tot arreu, capitals d'associacions, amb els de mercaderies, amb els de Dignitat a les Vies... Hem parlat amb tothom. I quan hem fet la jornada aquesta del Penedès, a mi, com que m'agrada el debat i m'agrada la guerra, doncs, no em sap greu debatre amb gent que pensi diferent que jo. Em convenceran o no em convenceran, m'entendran o no, però el debat d'idees sempre és interessant. I en una xerrada jo sempre penso que hi ha d'haver algú, com a mínim un, que porti la contrària als altres; no pel fet de portar la contrària, sinó que pensi diferent, perquè les coses s'han de contrastar i s'ha de donar visibilitat a totes les idees.

No hem trobat ningú que estigui en contra de l'eix Transversal; o sigui, de veritat que no hi és. Bé, de veritat que no l'hem trobat; és possible que hi sigui, però no l'hem trobat, amb tothom qui hem parlat. I aquesta jornada d'aquí va ser, d'alguna manera, tancar tota aquesta ruta de molts quilòmetres per Catalunya, perquè la nostra mirada..., home, evidentment, som de la vegueria Penedès i la finalitat de la nostra associació és la vegueria, però sempre amb una mirada de país, espanyola i europea quant a les infraestructures.

Jo crec que va ser una miqueta el tancament. La veritat és que ens ho vam passar molt bé organitzant-la. Considerem que va ser un èxit, i al final d'allà en va sortir aquesta declaració, que era un seguiment de la declaració de Vilafranca en aquesta unitat, en defensar això i que es faci. Perquè tampoc n'hi ha prou amb un pla, un pla és una ratlla. Diu: «Si un dia es fa l'eix, passarà per aquí, per aquí, per aquí.» Home, ja és molt això, eh?, però... Per tant, aquest debat ja està fet, per on ha de passar, però ara el que s'ha de fer és fer-lo.

I aquí també entenc jo que s'han de buscar complicitats a Madrid i a Europa. És a dir, això no queda a la vegueria Penedès, però tampoc queda només aquí a Catalunya, sinó que el debat ha de ser molt més obert, eh?

Jesús Albert Magallon i Mora (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Sí. Jo seré molt breu. En resum de la jornada..., jo soc el díscol de tot el grup. Jo ho resumiria en «fets, no paraules». I això és bàsic.

Merci.

Eva Candela López

Sí, moltes gràcies. Jo crec que és molt important també que ho concretis, «fets i no paraules»; de paraules a vegades tots en tenim moltes.

Bé, jo com a Grup Socialistes, sí que els podria dir que des del Govern està en peu el compromís de la licitació, abans de finalització de l'any, de l'estudi informatiu. El Govern està compromès amb aquesta infraestructura. I bé, esperem això, que aquests terminis que estan posats sobre la taula i amb els quals es va comprometre el Govern siguin fets i no paraules.

I agrair-vos molt que avui hagueu estat aquí i que continueu aquest camí, que ara us falta la consellera, us falta el president... Jo crec que porteu un camí ferm, clar i de consens. A més, amb el que deies, que és molt important també: encara que hi hagi algú que posi una mica de petard perquè es discuteixi, a vegades jo

penso que també és bo, però al final lo que és important és saber quin és l'objectiu que volem tots.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Candela. I seguidament, i en nom del Grup de Junts, té la paraula la diputada Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. I un agraïment a tots els companys i companyes que avui venen a comparèixer, que ens acompanyen per aquesta compareixença, per aquesta presentació que fan de la vegueria, però que fan aquesta tasca associativa, que, a través de diferents sensibilitats, aglutinen aquesta defensa territorial.

Avui ho faig en nom de la diputada Montse Ortiz, que no ens ha pogut acompanyar, però sí que..., amb unes reflexions i amb una defensa molt ferma que ha portat a terme des d'aquest Parlament a través de diverses interpellacions, i amb les que s'ha compartit amb vostès de primera mà aquesta realitat que volem per a la vegueria del Penedès, i amb aquesta màxima que vostès començaven avui la compareixença, que és amb la necessitat de país.

I ho fem amb un planejament que es va crear el 2017, com feien referència, pel que cal garantir aquest desenvolupament ara amb un equilibri territorial ferm tant a nivell urbanístic, econòmic i social com de mobilitat de la vegueria. De fet, per nosaltres, res més lluny de la realitat, aquell model que alguns intenten imposar de la Barcelona metropolitana dels 6 milions. No és el nostre model, amb aquesta visió integral de país cohesionat, però, alhora, de construir també els serveis i la mobilitat necessària per a totes les vegueries, i això interpella directament el Penedès.

Per tant, m'ha agradat la reflexió que vostès avui també posaven sobre la taula d'aquesta Catalunya que estem construint avui ja dels 8 milions, però amb els serveis només dels 6 milions. Per tant, si pensem en gran, hem també de condicionar aquests serveis i adaptar-los a la realitat de tots els habitants que hi ha en el nostre país.

Per tant, avui, amb aquest dèficit de mobilitat que hi ha en el territori, que avui l'exposaven, a través d'aquest corredor de la costa, que està totalment saturat, amb l'increment demogràfic, l'econòmic, i amb aquesta manca d'alternatives amb un projecte clau com és l'eix Transversal Ferroviari i amb aquest projecte que permetria connectar amb les comarques d'interior com Lleida, com en aquest cas el Penedès, i que estiguin no només preparats per a mercaderies, sinó també per a passatgers de forma directa.

Un projecte, per tant, de país imprescindible per Junts per Catalunya i reivindicat. I avui en aquesta línia voldríem també preguntar-los quin creuen que hauria de ser, segons el seu entendre, el calendari mínim i indispensable d'iniciar aquest estudi informatiu i de poder donar sortida a aquest pas tan important, en quines fases consideren imprescindibles que s'hauria de calendaritzar de manera pública i vinculant.

Per tant, també parlar avui sobre els beneficis territorials i econòmics de forma immediata i el que suposaria l'eix Transversal Ferroviari, i alhora tenint en compte aquest servei de passatgers i els riscos que s'identifiquen a l'hora de construir una alternativa interior i que sigui factible.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Sí, jo crec que ja que havíem preparat una proposta de resolució, i com que tot ha de tindre els seus tràmits, i al no poder aprofitar aquesta trobada que hem fet... És que jo soc persona d'anar per feina i aprofitar ràpid les coses. I avui hagués estat estupend que, després de lo que hem trepitjat i hem parlat del territori i del «sí» general... I fer una cosa que és lo més difícil amb la política; hi ha moltes definicions de la «política», i jo sempre m'he agafat a una: l'art de lo possible, no de lo impossible.

Per tant, lo que avui parlem és possible, i si és possible i ens escoltés tothom, que fos una àgora i ens estigués escoltant tota la població catalana, diria: «Però per què perdeu més el temps en més reunions? Ja heu parlat amb tothom, no?» Bé, doncs escolta, lo que s'ha de fer... És igual qui governi, perquè jo sempre suposo que tothom que decideix sortir de casa i ajudar a tirar endavant un país..., aquest és un efecte que és una de les coses més lloables que pot fer l'ésser humà, i avui portem tota una càrrega darrere, els que ens hem dedicat o ens dediquem de la manera que sigui, no?... A vegades em fan la pregunta: «Que encara et dediques a la política?» I jo contesto: «Això no s'abandona mai.» Perquè quan anem a comprar un diari estem fent política, i quan opinem fem política.

Llavors, jo el que llançaria és: això avui no es pot aprovar per mètode, d'acord, però sí que contestaré la pregunta, que és oportuna, i que acaba amb una proposta de quatre punts concrets i ràpids, que seria... Al Parlament de Catalunya ja us imagino tots allà asseguts, i tots junts –tots junts– feu una cosa que és la més bonica, que és arribar al consens, i el consens és el gran premi de la política.

Llavors, el primer punt diu: «La necessitat que Catalunya disposi d'un corredor ferroviari interior que garanteixi una mobilitat eficient, sostenible i equilibrada i que permeti descongestionar el corredor de la costa entenent l'interès general i les necessitats creixents de mobilitat de les comarques de centre del país i del Penedès.»

Punt 2: «Accelerar l'inici i el desenvolupament de l'estudi informatiu de l'eix Transversal Ferroviari establint un calendari d'execució clar i vinculant amb fases definides, dotació pressupostària i plena, transparència durant tot el procés de redacció i tramitació.»

Tercer punt: «Donar suport a la petició de l'Associació pro Vegueria Penedès segons la qual..., una línia ferroviària que travessa Catalunya per l'interior, capaç de donar sortida al trànsit de pas de mercaderies i de prestar serveis de passatgers a les comarques de la zona, concretament impulsar» –i aquí contesta la pregunta– «la fase primera». Es pot fer per fases, això. Perquè si hem d'esperar a tindre tots els diners per poder fer-ho tot, només anirem tirant del tercer fil, que serà un desastre. Llavors, concretament, impulsar la fase 1 de l'eix Transversal Ferroviari, començada a tramitar l'any 2005, que uneix Lleida, Igualada i Martorell i que ha d'enllaçar amb Barcelona o amb França a través de la línia d'alta velocitat. Per tant, anem per feina, adjudiquem la primera fase i comencem demà, no d'aquí quatre o cinc anys, que ja no sé quants habitants tindrem a Catalunya.

I quart i darrer punt: «Incorporar l'eix Transversal Ferroviari com a infraestructura prioritària en els pròxims pressupostos de la Generalitat de Catalunya i programes d'inversió de la Generalitat, l'Estat i la Unió Europea, assegurant que el projecte avanci i que disposi dels recursos necessaris per executar totes les fases previstes.»

I jo acabo dient: si quan tu –que això ho he practicat i ho he fet, i per això parlo per l'experiència–..., si tu vas a demanar a un lloc superior, que és on t'han d'atendre, et fan la clàssica pregunta de dir-te: «El territori què diu?» «Bé, falta..., hem d'acabar de no sé què...» «Escolti'm, lliguin bé el territori i vinguin, que nosaltres estarem per la feina.» Els hi posem tan fàcil... A Madrid, em refereixo, sigui el color que sigui; a Brussel·les, em refereixo, sigui el color que sigui, l'alt funcionari de torn ens contestarà això. I això ja és coneixement de l'Administració.

Llavors, ho hem d'evitar, perquè quan ens preguntin això diguem: «Al territori, per consens, tothom hi està d'acord; per tant, venim perquè això es tiri endavant.» I per això dèiem que tindre el pla territorial parcial del Penedès és un instrument imprescindible, encara que l'hàgim de corregir en el seu moment quan es faci la revisió de tot el planejament de Catalunya. Val més partir d'un document fet i corregir la pàgina 36, aquell paràgraf que no encaixa perquè ha passat un temps, però guanyem temps al temps.

Ho deixo, perquè jo estaria parlant fins i tot...

El president

Sí, ja, ja..., això, els alcaldes tenim aquesta malaltia. (*Rialles.*) Molt bé, senyor Sánchez. Un segon...

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Només afegir que, la proposta aquesta que comenta el Jordi, el que volem és que sigui aprovada pel Ple del Parlament.

I l'altra cosa és: en concret, en el tema de fases, clar, el desavantatge del tren és que fins que no poses l'última travessa no hi pot passar un tren, no és com les carreteres, que, mira, vas fent i ho pots anar fent per etapes. Però aquesta primera fase, que seria Lleida-Igualada, fins a Cervera no dic que sigui pla, però és assequible, ja hi tenim una via de tren que es pot substituir o fer paral·lela, no ho sé, ja ho decidiran els tècnics, que jo no en soc, però jo diria que és relativament fàcil. Després hem de passar la Panadella fins a Igualada, relativament fàcil, i després hem de foradar el Bruc, que aquesta és la difícil o que..., bé, difícil, no, cara; de difícil no en té re, només és qüestió de posar la màquina i foradar.

Però aquesta primera fase creiem que és relativament assequible sobre el pressupost total. Aquesta segona fase d'Igualada a Manresa, Vic, Girona, si heu fet l'eix Transversal per carretera ja sabeu que allò és un *viadotto e galleria*, que diuen a Itàlia.

El president

Molt bé. I ara, seguidament, i en representació d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Molt bon dia a tothom. Gràcies i benvinguts; gràcies per les explicacions i benvinguts en aquesta comissió a en Jordi Sánchez, el Pep Solé i el Txus Magallon. I, en especial, bentornada a la Flora Sanabra. I també benvinguts en Ramon Arnabat i l'Ivan Faccia. En tot cas, agrair-vos les explicacions. És evident que per part d'Esquerra Republicana compartim –i ho sabeu– al cent per cent el que acabeu d'exposar des de fa molt de temps.

Començava en Jordi dient el tema de la necessitat i dels grans reptes que afronta la nostra vegueria, aquesta vuitena vegueria que arriba el 2017 gràcies en bona part a la vostra predecessora, la Plataforma per una Vegueria Pròpia, i la feina que es va fer des del territori amb aquest mateix consens, que va aconseguir al final acabar arrossegant tothom i que una vegueria que ningú havia previst arribés perquè s'ho mereixia, per història i també per servei als seus ciutadans i ciutadanes. No només és un tema d'història, sinó que és un tema de cohesió del territori i de servei.

Per tant, ho comparteixo, la vegueria té moltíssims reptes, evidentment. Deia en Jordi el pla territorial parcial del Penedès, que és un deute pendent i que no acaba d'arrancar, és a dir, que de tant en tant arranca, avança i no sé què i de cop i volta queda parat, però és evident que necessitem un document que ens digui què volem ser quan siguem grans i que defineixi aquests espais oberts, aquestes infraestructures, aquestes zones agrícoles, també tot el tema d'ordenació d'urbanitzacions... Per tant, ho compartim cent per cent.

I, evidentment, també tenim problemes que passen arreu del país, com és l'habitatge i com és la mobilitat, que és aquesta que avui ens porta aquí, i que especialment al Penedès, que som terra de pas, que som la ròtula entre Barcelona i Tarragona, la ròtula entre l'interior i la costa, i ens passen moltíssimes infraestructures des del temps dels romans..., és evident que, malgrat que ens passen moltes infraestructures, ens donen molt poc servei –normalment més aviat ens donen més maldecaps que serveis. Per tant, eix Transversal Ferroviari, ho compartim cent per cent: absolutament imprescindible.

En Jordi deia: «El tercer fil *serà* un desastre.» No, no, no, el tercer fil ja és un desastre. Ha sigut un desastre mentre l'han instal·lat. No sé qui va tenir l'acudit de fer passar pel mig de les poblacions de la plana penedesenca..., és igual, totes:

des del Vendrell, l'Arboç –que passa al costat de l'institut i del tren–, però continua passant a tocar de Santa Margarida i els Monjos, passa pel mig de Vilafranca, se'n va a buscar..., en fi, totes les poblacions, acaba passant Gelida... Per tant, no sé a qui se li va acudir passar posant un tercer fil sobre la via convencional de l'R4; una via que ja hi tenim problemes de freqüència perquè necessita més marge per poder donar el servei a les rodalies, doncs, no sé a qui se li va acudir posar-hi el transport de mercaderies.

Un transport de mercaderies, a més a més, on amb sort no tots els trens seran de mercaderies perilloses, però és que ja només amb el soroll que provoca en moltes poblacions, segurament... (*veus de fons*) –exacte: soroll, llargada dels trens, capacitat, etcètera–, és evident que si anem a buscar les normatives de soroll en els municipis o les de transport de mercaderies perilloses no complirà caps dels requisits que són necessaris. Per tant, ja es veu que aquestes mercaderies no poden anar sobre l'R4, perquè, a més a més, necessitem més freqüència. A hores d'ara, al Penedès, a la part de l'Alt i Baix Penedès amb l'R4 estem patint que un tren..., de dos trens que arriben a Martorell, un passa més avall; dels que arriben a Vilafranca, de dos, també només en passa un fins a Sant Vicenç de Calders. Per tant, tenim unes freqüències absolutament inassumibles, i és evident que si a sobre hi posem mercaderies aquesta freqüència no la millorarem en la vida.

Per tant, ens cal, imprescindiblement, aquesta solució de l'eix Transversal Ferroviari, que compartim absolutament. I ens cal per descarbonització, sí, per millorar el servei, ho deia el Txus, treure camions de l'AP-7, que a hores d'ara és un perill públic, anar per l'AP7; és a dir, aquest matí tornava a haver-hi un accident d'un camió, però és que no és avui, és cada dia. I, a més a més, perquè el Penedès també es mereix un transport digne, i aquest transport digne també ha d'arribar, com deia en Pep, a Igualada.

És a dir, aquest eix Transversal Ferroviari a nivell de Penedès ens soluciona aquest corredor que tenim saturat, un corredor, a més..., parlo de l'R4, però quan se satura, llavors baixen trens a l'R2 Sud i passa absolutament el mateix que explicava amb l'R4, però, a més a més, dona un servei de tren digne per a viatgers a la zona d'Igualada i de l'Anoia, i, a més a més, fa aquest corredor de mercaderies que ens sembla absolutament imprescindible. Per tant, no podem estar més convençuts i més a favor d'aquesta solució.

Nosaltres, com tots els grups, entenc, hem rebut la proposta de resolució. Jo només li he fet un comentari al Jordi Cuyàs, el president de l'Associació pro Vegueria, al que des d'aquí li desitjo que molt aviat pugui tornar a estar al cent per cent i pugui tornar a acompanyar-nos a tot arreu. Jo només li feia un comentari que anava una mica en la línia del que deia el Grup Parlamentari de Junts, i és: concretem una mica més en temes això que estem dient, perquè els temes a l'Administració són el que se'ns acaba menjant. Per tant, jo l'única pega que hi posaria és aquesta. I, en tot cas, el compromís d'Esquerra de mirar amb tots els grups parlamentaris democràtics de tirar endavant aquesta proposta de resolució i veure com la podem elevar al més ràpid possible perquè sigui una realitat acabant acordant el text que sigui amb valtors.

Llavors, com que, evidentment, hi estic absolutament d'acord o hi estem, des d'Esquerra, absolutament d'acord, us faig alguna pregunta de temes que, per exemple, crec que poden ser importants. Heu anat a veure tothom, ho heu explicat. Què diuen des dels ports, que són un factor importantíssim, port de Tarragona, port de Barcelona? Què diuen d'aquest eix Transversal Ferroviari? Ells sempre parlen d'una marina seca més amunt d'aquesta zona de litoral i prelitoral. Com pot ajudar això l'economia? Perquè jo entenc que l'eix Transversal Ferroviari ajuda el Penedès, però sobretot és una eina de cohesió territorial per a tot el país, perquè descongestiona tot lo que posem sobre el corredor litoral i porta serveis i porta riquesa i generació d'oportunitats més amunt. Per tant, per exemple, la gent dels ports, què diuen? O què diu l'alcalde de Tarragona en aquest tema?

El president

Tenen un minut.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Els dos ports –els dos ports. Lo que us pot sorprendre més és, escoltada la nostra proposta, que ens diguessin: «Com és que això no m'ho havia explicat encara ningú?» Amb això ja contesto. Vol dir que, a vegades, com que només ens mirem el melic i ens mirem la nostra rajola, ens oblidem que el paisatge és sencer; en aquest cas, del país, de Catalunya.

Llavors, nosaltres, positivament, a favor el port de Tarragona i a favor el port de Barcelona. Ara, com que són els que mouen gran part de l'economia, suposo que si estiguessin aquí farien només una pregunta: quan ho tindrem, això? I com que és aquesta, la pregunta, està en mans de tots, però bàsicament dels que us asseieu en una taula d'un ple com un ajuntament que decideix.

Per tant, anem per feina (*l'orador riu*) i ja està. Però la resposta és aquesta: els dos, interessadíssims en saber això. Llavors, solucionen el tema de Tarragona i solucionen el tema de Barcelona. Llavors, això més bé no ho podem tindre.

El president

Molt bé. I seguidament, i en nom del Partit Popular, tindria la paraula la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. I moltes gràcies, senyors Sánchez, Solé i Magallon, per la seva compareixença, per la seva intervenció i per aportar-nos dades en aquesta problemàtica que coneixem prou bé. Ens sumem també a la seva petició, a la seva reivindicació sobre els problemes, les problemàtiques en infraestructures, sobretot que teniu a la vegueria del Penedès, un espai en expansió, amb una activitat econòmica diversa i amb una població també creixent.

Tot i així, nosaltres entenem que el Govern de Catalunya ha estat incapaç d'oferir una planificació territorial coherent. Les vies principals, com l'AP-7 i l'N-340, i determinats trams també de la C-32 acumulen saturacions constants que són producte en bona part d'una absència de previsió i d'inversions estratègiques que fa molts anys que s'anuncien però que no acaben d'arribar.

I, en aquest sentit, ens agradaria conèixer la seva opinió sobre si l'actual xarxa viària pot absorbir l'increment de trànsit previst i quines són les actuacions que consideren prioritàries. En certa part, en bona manera, vostès en la seva intervenció hi han passat una mica per sobre, però ens agradaria que poguessin concretar-ho una mica més també. I com valoren també el paper de la C-15 i quin potencial tindria si s'hagués apostat per convertir-la en un eix real de mobilitat interna.

Pel que fa al transport ferroviari, vostès també ens han fet una gran exposició, una clara concreció sobre l'eix Transversal, però nosaltres entenem que la situació és encara més preocupant, perquè el Penedès depèn del tren, com vostès així han explicat, però la Generalitat, amb competències en la gestió de rodalies i també en la planificació territorial, no han estat capaços d'oferir millores tangibles. Les freqüències són irregulars; les interconnexions, insuficients, i la saturació, persistent. En aquest sentit, ens agradaria també saber si consideren que una possible integració tarifària i operativa més ambiciosa, que porten anys anunciant de manera reiterada, podria en certa manera millorar la mobilitat també d'aquesta zona.

Amb relació a les rutes que vostès identifiquen com a més deficitàries, volíem saber també si consideren que fórmules com el transport a demanda podria solucionar d'alguna manera aquesta situació.

I també, i ja per acabar, quines estratègies proposen per fomentar una mobilitat sostenible sense perjudicar la competitivitat empresarial d'aquesta zona, que logísticament és un territori força desenvolupat a Catalunya. Quines són, com deia, les estratègies que vostès proposen en aquest sentit?

També compartim el redactat de la proposta que ens han fet arribar, i també demanar la possibilitat d'incorporar aquest calendari de terminis previstos per concretar-ho una mica més.

I, sense més, també anunciar..., que sàpiguen que tenen el nostre suport, el suport del Partit Popular, per continuar treballant per tal de que les seves demandes acabin sent una realitat.

Gràcies.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Bé, en opinió també del que els meus companys diran, només un tret així ràpid i general. Nosaltres no som govern, ni tan sols som un grup polític. Hem sigut uns ciutadans que hem intentat veure un problema que el tenies a casa, però que t'adones que no és solament a casa, que s'ha de resoldre fora del melic, que s'ha de veure en el seu conjunt, i aquesta és la feina que hem fet.

A la vegada, ja hem dit també que aquesta infraestructura de l'eix Transversal reequilibrarà moltes coses de les que s'han comentat, com pot ser rodalies, per exemple –tot això millorarà. És molt ràpid: el que s'hauria de fer és el pla general per un cantó, però és que nosaltres, la vegueria, sense el pla territorial..., no volem estar en aquesta podríem dir situació d'incertesa i d'una realitat que està clara, ja, sembla, per part de tothom. Doncs fem les coses que estan clares per part de tothom, donem-hi molta llum i molta rapidesa. I, quant a lo altre, també, igualment; no pot ser que triguem tant de temps a planificar. Mani qui mani, no pot ser.

Jo parlaré només de l'experiència de l'ajuntament. Si jo em poso a fer la revisió del planejament de la meua ciutat, si no començo l'endemà que soc ja a govern, no arribaré, i tinc quatre anys. La ciutadania m'ha donat un taló per quatre anys. Si no començo l'endemà, no arribaré. Per tant, si això és així, imagineu-vos-ho a nivell de Catalunya. Però bé, hi ha gent que s'hi dedica, hi han bons professionals, i el que s'ha de fer és governar encara que hi hagin dificultats –governar. I si hi han dificultats ja es resoldran, i si ha de canviar un altre govern..., ja farà la pàgina que hagi de correspondre amb la seva opinió. Però tothom hauria d'entendre que hi hagi qui hi hagi governant hi ha d'haver un objectiu, hi ha d'haver una pastanaga clara, que és que hem de tindre el planejament, i després ja discutirem el que vulguem, però d'entrada hem de tindre el planejament. I qui governa ha de governar, evident, eh?

Per tant, totes aquestes coses són..., el Pep ho podrà parlar més bé, perquè ho viu més com a veí de la C-15, què ha passat quan no hi era, lo que mínimament tenim. Jo l'agafo moltes vegades, eh?, i més d'una vegada –i passo la paraula... Jo soc d'un poblet..., tinc la sort de ser de tres llocs: vaig néixer a Terrassa, vaig passar la infantesa i la joventut a Matadepera, i vaig trobar el meu projecte, tant de feina com de família, a Calafell. Porto més anys a Calafell que enlloc. Hi ha una frase en castellà que diu «el roce da cariño», doncs és veritat –és veritat. Per tant, quan ara he pogut gaudir, que ja la gaudeixo, la B-40... Posaré un detall: ara ja he sortit del Penedès, oi? Doncs amb la B-40, per anar de Calafell a Matadepera, m'estalvio quinze minuts. En lloc de tardar una hora, tardo quaranta-cinc minuts. Per què? Perquè hi ha una infraestructura. I celebro que també s'hagi fet amb les dimensions del que hagi de venir. Si no l'heu feta, feu-la. De moment va de Martorell fins a Terrassa. Ha de continuar fins a Sabadell i després fins a Granollers.

Però lo que no pot ser és que tinguem l'àrea metropolitana..., això és com una botella que acaba amb un coll de botella i un tap. No és que es col·lapsarà, és que està tot col·lapsat. I aquesta és una realitat que, siguis del color polític que siguis, l'hauries de tindre clara. És aixecar la mirada «en plan» dron i veure què passa. I lo que no pot ser... Jo..., heu parlat d'un accident d'avui, em sembla. Bé, jo la setmana passada tornava de Matadepera i a l'arribar al viaducte de Martorell fins a Gelida vaig estar dos hores i mitja dintre el cotxe. Això..., o sigui, no podem tindre un país així. I això, de qui depèn? De tots; de tots els ciutadans que hi viuen i de qui governa, qui estigui a l'oposició.

I si es vota que no, que a mi m'ha tocat estar a l'oposició, s'ha d'explicar, algú ha de llegir, quan passin cinc anys, deu, quinze, per què van dir que no, aquests. Ha d'estar escrit per què no, perquè s'ha de justificar.

Per tant, jo dic aquests complements perquè, ho torno a repetir, lo important és la necessitat, posem-nos a treballar i, si pot ser demà, que ja no sigui demà passat, la C-15.

El president

Molt ràpid, però, eh?

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

No, ràpid, per concretar... (*Veus de fons.*) Sí, sí. C-15. Hem de pensar que quan parlem de C-15 parlem de C-15 i C-37, perquè és l'eix que tiraria cap a Manresa amunt, amb denominacions diferents. Abans deia que fins que no poses l'última travessa no passa un tren. A la carretera ho pots fer per trossos. Jo, personalment, crec que s'hauria de fer una autovia. Hi ha un tros, el de Capellades a Igualada, que és autovia, però lo altre s'ha fet amb un 2+1. Jo crec que..., potser haguéssim esperat més, però crec que hagués estat bé fer l'autovia. De totes maneres, ha millorat molt.

Sobre mobilitat. Es planteja..., no es planteja, em sembla que... –no sé en quina fase està...–, fer un tercer carril Igualada-Martorell i un de Vilafranca a Martorell, també, em sembla, de l'A-2. Bé, de l'A-2 i de l'AP-7. Jo crec que si traïem els camions de la carretera, és a dir, si tenim aquesta modalitat de transport ferroviari i podem treure camions, per mi, a dia d'avui, sincerament, no hi ha cap problema amb que segueixi amb els dos i en alguns llocs tres carrils. És a dir, jo crec que no cal gastar diners en un tercer i en un quart carrils si l'alternativa..., passant per l'alternativa de treure els camions.

Integració tarifària. Jo d'això en sé poc, però jo crec que hem d'acabar..., perquè jo veig per la tele que, cada vegada que arreglen una cosa, llavors es queixen els del poble del costat, i això em sembla que és el conte de mai acabar. A mi em sembla que aquí o anem amb una cosa..., amb quilòmetres, i com els peatges d'autopista, que espero que algun dia es tornin a posar –moderats, però d'alguna manera pagar, perquè algú ho ha de pagar, això.

El transport a demanda jo crec que com a interior és una oportunitat –interior–, però no d'aquest eix de mercaderies.

El president

Hauria d'acabar, eh? –hauria d'acabar...

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

No, no, deixem-ho aquí.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

El Txus també vol dir...

Jesús Albert Magallon i Mora (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Sí, seré molt concís. Integració –parlo personalment–, òbviament sí. És necessària, la necessitem. Pensar-la, raonar-la i adaptar-la. El que tenim ara, un desastre. Afegirem carrils i serà un altre desastre, perquè no està ben pensat. Està pensat per anar a incrementar trànsit, no per solucionar els problemes.

C-15. No podem fer infraestructures sense pensar en el transport públic i les necessitats de la ciutadania que viu allà. Aquest per mi és el gran error.

I la vinyeta és una discussió que hem tingut. Encara som allà. Jo soc partidari d'una vinyeta. Parlo a títol personal, això sí, eh?

El president

Molt bé. I seguidament, i en nom del Grup dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler. (*Veus de fons.*) No, perquè no era proponent.

Lluís Mijoler Martínez

Molt bé. Doncs gràcies, president. I gràcies per la compareixença, però sobretot gràcies per la vostra feina d'empènyer, perquè, si no, difícilment surten les coses. Deia el Jordi Sánchez que la política és fer possible allò que és necessari, però també és una qüestió de prioritzar, governar, diguéssim. Perquè som capaços molts cops de treure molts consensos, però després, a l'hora de tirar endavant, sembla que també en aquestes prioritats hi han contradiccions, no? Com ara això, dir que apostem pel ferrocarril al nostre país, però seguir pensant en infraestructures com el Quart Cinturó, que tu ara hi feies referència, o el perllongament de la C-32, la variant d'Olot.

O seguir fent..., aquí anem escoltant rotondes i rotondes –avui mateix parlarem d'una– i més rotondes i més rotondes, com si fossin les grans solucions per als problemes de mobilitat. És posar més asfalt i posar més capacitat per al cotxe en comptes de veure quina és la necessitat de les persones, no? Per tant, entenc el que dieu, que la qüestió de la vegueria del Penedès és una qüestió de país. Jo soc del Prat de Llobregat, d'un lloc on les infraestructures ens cauen així al damunt, però al final aquestes infraestructures..., què aporten més a la gent que hi viu, en un territori..., més enllà de que entenem que hi han infraestructures que són necessàries per al país, però què és el que ens estan aportant?

És una mica el que també esteu plantejant des de la vegueria del Penedès, que no és un corredor, sinó que és un lloc on també hi viu gent. Per tant, tenir en compte aquesta visió jo crec que és important, i que ho vingueu a dir avui també al Parlament, perquè aquí, diputats i diputades, estem sobretot per escoltar i per aprendre. Per això deia, eh?, un mapa ple d'infraestructures.

Ens parlem de l'eix Transversal Ferroviari. Per nosaltres és la gran clau que falta i que, efectivament, està consensuada.

La línia Vilanova-Vilafranca-Igualada i la línia orbital de segona corona crec que també és una qüestió en la que coincidíem. El bus, el metrobús i la intermodalitat, que és el que deia, per al dia a dia de la gent.

I també ara us faré..., també us plantejaré una pregunta sobre la governança, és a dir, el Penedès s'hauria també d'escoltar i governar des de la pròpia vegueria, i també la tarifació, que hi heu fet alguna esmena, en això, no? Per tant, us deia: prioritzar, està clar, l'eix Transversal, primera fase, però si haguéssiu de prioritzar també en general per reduir més el greuge de la mobilitat..., línia orbital, metrobús, tarifació, millora de rodalies? Si haguéssim de prioritzar alguna d'aquestes mesures, quina seria?

Us plantejo cinc preguntes i a partir d'aquí ho repartiu com vulgueu o pugueu. Com veieu, també des del territori, que la línia Vilanova-Vilafranca-Igualada estigui integrada dintre d'una orbital ferroviària Vilanova-Vilafranca-Martorell-Vallès-Granollers? Quins trams en aquest sentit us semblarien més urgents, si hi esteu d'acord? Quines mancances d'intermodalitat detecteu com a més greus avui dia entre bus i tren? Quines millores immediates en bus i metrobús creieu que es podrien exigir al Govern sense esperar grans obres ferroviàries, allò que poguessin fer demà? I, en cinquè lloc, esteu d'acord que la vegueria hauria de disposar d'un espai formal de governança de la mobilitat? Com imagineu que fos aquest espai?

I, ja per últim, dir-vos, manifestar el compromís dels Comuns amb aquest eix Transversal Ferroviari i amb que la línia orbital ferroviària sobretot també no quedi en paper mullat; defensar aquesta línia Vilanova-Vilafranca-Igualada com a peça clau d'aquesta orbital, i que mantindrem –jo crec que en això també estem d'acord– la pressió perquè es despleguin aquestes resolucions que ja s'han aprovat sobre el metrobús, els reforços d'autobusos, la millora de rodalies i un traspàs de rodalies que sigui amb recursos.

Si és una vegueria, la del Penedès, que ho sigui també amb mobilitat.

Gràcies.

Jesús Albert Magallon i Mora (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Bé, no oblidem el Vendrell, i la comunicació dins de la vegueria implica també el Vendrell, òbviament. No podem pensar la vegueria si no pensem també en el Baix i Penedès. I el gran drama de la nostra vegueria és que estem dividits: tenim una part que està a la Catalunya Central, una part que depèn de Barcelona i una altra part que depèn de Tarragona. És el gran drama que tenim. I aquí és important amb quin tipus de govern ens gestionem, és la base.

Tenir un ens propi que ens ajudi a definir el model de transport? Òbviament.

Prioritari? Vilafranca-Vilanova pot ser prioritari. Els busos i tot lo relacionat amb busos..., és que realment no solucionarà el problema. Aquest és el problema, que no soluciona el problema que tenim de transport. És un nyap, és un pedaç, però és momentani. Hem d'apostar, òbviament, per poder desplaçar-nos amb un mètode efectiu, i el mètode efectiu ara com ara és el tren, i són unes rodalies ben gestionades i uns trens lleugers o d'un altre tipus que connectin la resta del país. Si no ho pensem d'aquesta manera, ens estem equivocant.

Per això jo insistia abans en tenir una estructura ferroviària nodal i resiliència que sigui capaç d'assumir segons quines situacions complexes que sortiran i són inevitables, i que tingui aquesta capacitat d'intercanvi de moviment de la ciutadania, perquè hem de pensar que nosaltres hem de donar resposta a la nostra ciutadania i passar per aquí.

No pot ser que per anar de Vilafranca a Vilanova en tren haguem de marxar fins a Sant Vicenç de Castellet, a Sant Vicenç, baixar, agafar una altra línia i tornar. Estem parlant d'una distància de quinze minuts en cotxe a gairebé quaranta minuts en tren. És irracional. Aquests transports són irracionals. No estan pensats per donar servei a aquells que nosaltres donem servei, a la ciutadania. I això està claríssim que ens ho hem de ficar al cap.

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Em demanaves una prioritat. Jo, com que soc d'Igualada, et demano l'eix Transversal Ferroviari, però també t'ho raono. És a dir, jo crec que aquí soluciona un tema de transport de viatgers en una Osona on hi ha una mancança, però també en el tema de mercaderies. Solucionar el tema de mercaderies arregla..., vol dir poder treure camions, vol dir AP-7, vol dir millorar l'R4. És a dir, arregla un munt de coses a la vegada. I totes són bones, eh? És a dir, a l'orbital, dius: «Hosti, em sembla fantàstic no haver-ho de passar tot per Barcelona.» Per tant, em sembla una opció que té tot el sentit del món. I alguns trams ja existeixen, d'això; per tant, s'hauria d'empalmar alguna cosa. Ja ho faran els enginyers, no?

El tema de cap al Vallès..., aquest em sembla que pràcticament estaria tot fet. Em sembla que només han de posar el tren i fer-lo passar per la via i marcar el recorregut, diria. D'això ja n'hem tingut alguna reunió també amb els de Fem Vallès, i ells veuen que aquesta via té sentit també, de... No sé si seria una alternativa..., potser no «alternativa», un complement a l'orbital, però em sembla que estarien totes les vies posades. És un problema de posar el tren i que ho faci.

En el tema de la governança, clar, la governança en tot cas la fan els organismes que hi ha avui, que seran els ajuntaments, els consells comarcals i els que esteu aquí. Els ciutadans, a totes les vegueries, només tenen el dret de demanar, opinar, escriure articles, intentar pressionar i que les coses avancin, però les vegueries a dia d'avui no tenen un sistema de governar, no s'elegeix ningú per governar d'una manera oficial. Potser d'aquí plora també una mica la criatura, en el sentit que potser a vegades no sabem massa on adreçar-nos, no tenim un organisme d'àmbit de vegueria, eh?

El president

Molt breu, senyor Sánchez, si vol intervenir...

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Tan breu que..., nosaltres, centrem-nos en lo del tren que hem dit, de l'eix Transversal, la primera fase, que això sí que es pot començar ja; si hi ha la voluntat i el consens, doncs, comencem per aquí.

La resta? Home, som una colla que estem disposats a ajudar, eh? Això és lo que us podem oferir, perquè contestar a tot..., és que heu fet la *pregunta del millón*. (*Ria-lles*.) És molt difícil contestar la pregunta del milió. Però que nosaltres estem fent una feina, que estem adquirint una acumulació de..., de vegades, com més gran et fas, bé, tardes més a contestar, però tens més dades a la calaixera; per tant, pots ajudar. I això és lo que penso que estem fent.

Perdoneu que sigui així, però..., contestar per quedar bé?, no, aquest no és el camí –no és el camí. El camí és: avui ens hem reunit, us hem pogut explicar tot lo que us hem explicat, ens heu preguntat el que us inquieta, i aquí lo que falta ara és prendre *decisió* –*decisió*. Podem fer la carta al Reis també, si volem, però és lo que hem de demanar. Posem-nos-hi tots, i que puguem sortir aquí fora... Ens hem fet una foto abans d'entrar allà, en aquell cep o no sé què era, allò (*veus de fons*), un pessebre. I, home, si això pogués acabar amb una foto de que tot el congrés de diputats del Parlament de Catalunya es fa una foto aquí al carrer perquè han fet una cosa que poder..., poder sí que n'hi ha alguna *por ahí*, l'hemeroteca ens ho dirà, no?, però de tant en tant estaria bé que la població veiés que els polítics també es poden posar d'acord per fer una cosa. Aquest seria per mi un bon regal de Reis.

El president

Molt bé, senyor Sánchez. I ara, per acabar, dels grups proposants té la paraula el diputat Cornellà, en nom de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí; gràcies, president. Benvinguts i benvingudes tots. Gràcies per la seva exposició. I també donar la benvinguda a tots els acompanyants. Primer de tot, felicitar-vos per la feina que porteu fent, perquè s'ha de reconèixer que heu aconseguit un consens importantíssim i una transversalitat que dona molta força a la defensa d'aquest projecte.

Un projecte que nosaltres també compartim, que és un projecte de país per diferents temes: per descarbonitzar, perquè la gent treballadora, els veïns i veïnes dels nostres municipis ho necessiten, no?, necessitem millorar el transport públic. I també, evidentment, aquest possible pas de les mercaderies descongestionaria al final les carreteres, que també és un dels objectius que hem de tenir en aquest país, descongestionar, no invertir més en asfalt. Invertir més en transport i descarbonitzar. Per tant, ja ho sabeu, tot el nostre suport.

Sí que entenc que el que esteu proposant amb aquesta proposta de resolució..., si l'entréssim en una comissió, això trigarà mesos perquè va així, l'Administració, però si agafem el guant que heu tirat de presentar-la en un ple del Parlament és molt més ràpid, només cal un acord majoritari de grups. I entenc que, pel que sentim aquí o vam sentir al Vendrell o a d'altres espais, hi és, aquest consens. Per tant, nosaltres ens hi afegim. Vull dir que estem d'acord en firmar-la i que vagi al Ple del Parlament com a proposta de resolució, perquè també entenem que li dona molta més solemnitat que no pas en una comissió, i és una clara significació de la importància per al país, la solidesa i fermesa de la proposta.

Per tant, nosaltres..., seria molt més ràpid i podria anar, perquè ens entenguem, al primer Ple del gener, que seria a finals de gener; el de la setmana que ve, impossible, però el del gener sí. Per tant, comptin amb nosaltres.

I, després, dels temes que han dit, em centraré bàsicament en l'eix Transversal. No els hi parlaré d'altres coses que en podríem parlar també, de l'R4, etcètera, però... Em centraré en l'eix. El que han dit de l'eix..., el que va dir el ministre sí que és un tema que a nosaltres ens preocupa una mica, perquè al final el que proposa

amb l'alta velocitat 350 és connectar Barcelona i Lleida, però sense cap parada intermèdia. Clar, aquest però és important, perquè sense cap parada intermèdia jo entenc que no casa massa amb els seus plantejaments.

I, per altre costat, tècnicament encara avui en dia tampoc no és viable que aquesta mateixa via serveixi per fer-hi passar mercaderies, com ja passa de fet amb l'alta velocitat per Tarragona, que no hi poden passar mercaderies. Per tant, això també és un inconvenient.

Entenem que aquesta estratègia ferroviària de Catalunya que ha aprovat el Govern fa unes setmanes..., bé, sí que parla d'estacions d'alta velocitat, com per exemple a Vilafranca del Penedès, i no sé si vostès també es decantarien per aquesta...

Referent a la planificació de l'eix Transversal Ferroviari, que, com han dit, ve de fa molts anys, del 2000, ja es va aprovar el 2010, però aquesta planificació no ha tirat endavant. Van projectar una obra faraònica, i nosaltres sí que compartim més el que vostès acaben de dir, de fer-ho en fases, i fins i tot aquestes fases dividir-les, perquè és un projecte important i s'ha de buscar un finançament, etcètera.

I nosaltres pensem –no sé si ho comparteixen– que potser el més important seria començar pel tram Cervera-Igualada-Martorell, que aquest realment genera una nova connexió entre corredors, i potser la fase 2, que parlem..., més Manresa-Vic-Girona, mentrestant, que seria també una fase complicada, i, com que té marge de millora, l'R3..., o, per exemple, es poden potenciar ara mateix els autobusos, l'Eixbus, que només n'hi han quatre entre Lleida i Girona actualment i es poden ampliar. Per això diem si vostès, amb aquestes fases que proposen, també estarien d'acord en, la fase 1, fins i tot desgranar-la més per assegurar-nos que tiri endavant, perquè la magnitud de l'obra és la que és. I, per tant, si enfoquem bé aquestes fases i aquestes subfases, potser també serà més fàcil d'avançar i, a més, anar donant resposta a les necessitats més urgents del territori, entenent que és un projecte que no es farà en pocs anys, sinó que per molta voluntat que hi hagi és un projecte que trigarà temps, perquè té una envergadura important.

Més enllà d'això, res, repetir que tot el nostre suport i que compartim que com més aviat comencem a prendre acords, veiem aquesta planificació, aquest estudi informatiu i puguem anar avançant, penso que podrem anar clarificant totes aquestes fases i subfases que ens garanteixin que això sigui no només un parlar, sinó que ja veiem un horitzó d'inici de les obres, sigui una subfase o sigui el que sigui, no? Que potser la seva feina, que l'han fet molt bé, ja arriba..., hauria d'arribar a la seva fi, no perquè no els vulguem, eh?, no em mal interpretin, sinó perquè el que s'hauria de posar és fil a l'agulla amb una proposta que ve de fa tants anys, tan necessària per al país, que tothom reconeix que és un projecte de país, però alhora s'encalla, s'ha quedat encallada històricament, i no perquè no tingués un recolzament majoritari, sinó per qüestions..., bé, les que siguin.

Per tant, nosaltres, endavant amb el projecte, i acordem al més aviat possible. I fem aquest acte solemne amb vostès perquè es vegi que hi ha un acord de país per tirar endavant aquest projecte de país.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé. En tot cas, el senyor Cornellà s'ha menjat els set minuts (*rialles*), però...

Dani Cornellà Detrell

Com que no m'ensenyes el temps...

El president

Ai, aquests de Girona se la saben molt llarga. (*Rialles.*) Però, en tot cas, els hi dono un minutet, si volen fer algun breu comentari de l'explicació del senyor Cornellà. (*Dani Cornellà Detrell intervé sense fer ús del micròfon.*) Estàs perdonat...

Jesús Albert Magallon i Mora (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Gràcies, Dani. Les fases, d'acord. Aquí només falta una cosa, i és prioritària. Abans hem parlat de la unió dels ports. Han d'estudiar què passa de Tarragona, port de Tarragona, a connexió a aquesta via; si no, estem deixant una porta del país fora. Òbviament, han de pensar en Girona i la sortida a l'exterior, però pensem que la majoria del transport que s'està fent ara és cap a l'interior de la Península i cap al sud.

Si volem créixer com a país i volem tenir un projecte de país clar des d'una perspectiva econòmica, des d'una perspectiva industrial, des d'una perspectiva de necessitats, hem de connectar-nos amb Europa, això no podem oblidar-ho. Però està claríssim que l'única forma de fer aquest projecte és des d'una visió de fases –està claríssim. I en el fons tot això respon a voluntat; si no hi ha voluntat, les coses no funcionen.

El president

Molt bé. I ara, per acabar, i en nom del Grup de VOX, tindria la paraula el senyor Bello. Quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Gracias a los comparecientes, especialmente al señor Sánchez, por su comentario a favor de la ampliación de la B-40 a Granollers. Da gusto escucharlo, esto es algo que seguramente a unos cuantos de los diputados que están aquí no les habrá parecido..., y a nosotros nos parece estupendo y defendemos lo mismo que usted.

No les doy las gracias, porque no opinamos lo mismo, a los señores que han defendido poner peajes en todas las carreteras de Cataluña. Lo llaman «viñeta», pero bueno, son peajes, y desde VOX defendemos justo lo contrario, suprimir los que hay y permitir que los ciudadanos circulen libremente con sus coches, que ya consideramos que pagan suficientes impuestos.

El núcleo principal de su exposición ha sido sobre la infraestructura ferroviaria. Nosotros, obviamente, estamos de acuerdo, apoyamos el desarrollo y la mejora de las infraestructuras ferroviarias.

Entonces, respecto a este eje Transversal Ferroviario, que es un proyecto muy ambicioso, yo les quería preguntar dos cosas que no he escuchado. Una, por la propia ambición del proyecto y el recorrido, suponemos que tiene un importe cuantioso. Entonces, quería preguntarles si tienen algunas cifras de cuánto costaría aproximadamente, lógicamente, cada una de esas dos fases en las que han dividido el proyecto.

Y luego, en segundo lugar, claro, hacer una infraestructura de esta dimensión y de este presumible altísimo coste se justifica si hay demanda, si hay una demanda latente no atendida, ¿no? Y también les preguntaría si tienen estudios de demanda, tanto de posibles pasajeros que utilizarían esta nueva línea ferroviaria como especialmente de mercancías.

Muchas gracias.

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Bé, l'import. El propi pla preveu una inversió total de 7.000 milions d'euros. Això es va fer l'any 10, quan es va aprovar. No ho sé, són molts milions. Segur que en costarà més, s'hauria d'actualitzar. Penso que si ara s'adjudica l'estudi aquest previ, doncs, ens donarà una xifra nova que s'haurà d'actualitzar, però penso que..., aquests 7.000 milions.

Però també diria que aquesta primera fase de que parlem, i abans jo deia que fins a Lleida-Cervera podríem dir que és pla i recte..., fer-lo arribar fins a Martorell, no sé si estariem parlant de 1.000 milions o 1.500 milions. Això, no perquè ho sàpiga jo, sinó perquè algú ens ha comentat que podria voltar això. Per tant, aquesta primera fase seria molt més barata que la segona, que l'orografia complica molt la construcció.

Estudis de demanda. Nosaltres no tenim capacitat per fer-los, però sí que en el pla territorial... –perdó–, no en el pla territorial, en el pla director de l'eix Transversal Ferroviari, allà hi ha els estudis de demanda. Jo entre parèntesis diria que són generosos, perquè plantejava una demanda Igualada-Barcelona, o Anoia-Barcelona, de quaranta mil..., és que a Igualada som quaranta-dos mil, és que és com si anéssim tots a Barcelona, però bé, espero jo que això... En tot cas, repeteixo com un lloro lo que diu el pla, no..., fa una pregunta i jo, com que me l'he llegit, el pla, doncs... Allà recordo que vaig dir: «Home, això no s'ho creu ningú.»

Però jo crec que per la mobilitat..., sí que hi ha estudis de la cambra que parlen de la mobilitat de l'Anoia i em sembla que d'altres comarques, Penedès i no sé si Osona, cap a Barcelona, i el disbarat de gent que va cada dia cap a Barcelona –que quasi és unidireccional, eh?, matí cap a Barcelona, tarda cap a Igualada–..., la demanda és important. Jo crec que això solucionaria una part d'aquesta demanda que ja existeix.

I, com he dit abans, també les vies tenen dues direccions: serveixen per anar, però perquè els de Barcelona puguin venir. I això ens dona oportunitats, també, per exemple a l'Anoia, on tenim certes demandes de treball que no cobrim, i som una comarca, en el cas de l'Anoia, per sobre de la mitjana a nivell industrial. Per tant, volem seguir sent industrials, i per això també ens calen infraestructures.

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Sí, només un punt, un punt a lo que s'ha dit. A part d'aquesta informació que ens ha donat el Pep, el Jordi Cuyàs de tant en tant cita una cosa que dona llum. Una estació de metro a Barcelona –una estació de metro a Barcelona– està al voltant dels 1.000 milions. D'aquestes noves que estan fent, eh? Si aquesta primera fase ens ha de costar uns 1.000, 1.500, obrim una clau i veiem els *inputs* que ens aporta una cosa i l'altra. Tot és necessari, eh?, no dic que una cosa sigui més necessària que l'altra, però sí que serveix per equilibrar una miqueta el concepte dels valors de les coses.

Per tant, jo fins i tot he arribat a fer, dels escrits que faig cada mes..., jo estic convençut que, amb tot lo que estic veient i llegint, hi ha probablement una baixada d'interès que gastem –no ho concretaré, eh?, només de forma global–, de diners que gastem en moltes coses, que cal escriure-les en una pissarra i veure què esborrem. Perquè està clar que anem cap a un món en que alguna cosa s'haurà de tocar, i de moment no tenim la maquineta, com Estats Units, que fa els diners –no la tenim. Per tant, per un cantó, jo conec..., parlo pel meu poble, per Calafell: a l'estiu fem quatre castells de focs, però potser podríem fer-ne dos. És una cosa senzilla, la que estic dient, però dona la imatge del que vull dir. Ens hem acostumat a moltes coses. No som rics, eh? Uns quants sí, però en general no som rics.

Per tant, si una infraestructura com la que estem parlant, i a través de l'estudi que té fet..., probablement la persona que més hi ha treballat, en tot això, durant tres o quatre anys, que li va encarregar la Comissió Europea al senyor Joan Amorós, a un lobby que es diu Ferrmed, i que jo he tingut la sort d'anar a Terrassa a la Cecot... Quan vaig saber que havia fet tot això... M'ho van dir, que hi anava aquest senyor a explicar això –«si vols venir, pots venir». Vaig anar-hi, vaig escoltar-ho, i em va agradar molt perquè diu coses..., diu tantes coses... Que l'economia que utilitza i que necessita aquest transport, d'anar amb tren, podrà fer-ho per encàrrec puntual en tot el traçat de la línia. Per tant, estarem davant també d'un gran repte de canvi, com fem les coses. Els camions no ens els traurem de sobre, però n'hi haurà menys i amb distàncies més petites.

Llavors, jo crec que han de vindre grans canvis, però lo primer que hem de fer és el primer pas, i el primer pas és lo que aquí ha quedat clar, que hi pot haver aquest consens, i primera fase, que pot costar aquests 1.000, 1.500. Però això és prioritari. Per quan? Per demà. I si això no ho tenim clar... Estem parlant d'una sola infraestructura, una sola. Però el que no podem és estar tants anys dient-ho i fent... I per què s'ha posat el tercer fil? Per una raó que tots vostès ja poden estar pensant, per economia: què val aquest tercer fil?

Perquè no tenim l'ample, perquè venim amb aquest ample de la rajoleta que sempre me la miro quan estic a Madrid, allà a la Puerta del Sol, que posa..., *España radial*, no? Allà ho vaig entendre tot, el que passava, amb aquella rajoleta, amb aquell dibuix. Els dibuixos ajuden molt a entendre les coses, molt.

Per tant, no perdem més temps. A mi lo que m'agradaria que quedés com a conclusió, president, és la pressa en fer la primera fase d'aquest eix Transversal, que sembla que hi tenim un consens fins i tot també dels que estem aquest dematí, avui, parlant d'aquesta infraestructura. I han sortit molts temes que són importantíssims, però aquesta per mi és la màxima prioritat. I que el pla territorial parcial del Penedès..., si hi ha aquest consens, no cal que perdem més temps, si fem la modificació del pla general o esperem el pla territorial. No, no, el territori del Penedès no pot esperar més, perquè passen coses, i aquestes coses..., sempre anem enrere, i hem de fer que les infraestructures vagin endavant.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Aquí ja donaríem per acabada la intervenció.

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Una frase de comiat?

El president

Vinga. Home, com abusen avui, eh? –com abusen. (*Rialles.*)

Pep Solé Vilanova (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Sí, i de veritat que ho agraïm. Abans algú ha insinuat per aquí que nosaltres hauríem de deixar de treballar. Jo estic jubilat i em dedico a malcriar la neta i a buscar orquídiess. (*Rialles.*) Us asseguro que vull deixar de parlar de trens. Jo crec que nosaltres ho hem fet tot i més, i crec que la feina la teniu vosaltres, eh? Deixeu-me anar a buscar orquídiess.

El president

Molt bé. Doncs escolti, a buscar orquídiess. (*Jordi Sánchez Solsona intervé sense fer ús del micròfon.*) Vinga, va, però l'última, eh?

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

És que acaba d'entrar a la sala l'expresidenta de la Comissió de Territori, que ha estat per allà i ha pogut polsar i veure com som, com anem, què ens belluga. I va tindre la porta oberta des del primer moment i ens va tractar com ara, com en Manel Nadal també, que tot lo que hem fet, ell..., no ho hem fet a l'esquena de ningú. «–Qui governa? –Aquests senyors.» Doncs hem de parlar amb aquests senyors. «–Qui governa? –Aquests altres.» Hem de parlar amb aquests altres.

Per això nosaltres som diversos i tal, i jo crec que aquesta és la gran força que té això. I és lo que no..., no hauríem de perdre ni un minut més, president.

El president

Molt bé, doncs. Molta sort i gràcies per venir. I res, escolta, desitjar-vos...

Jordi Sánchez Solsona (membre de l'Associació pro Vegueria Penedès)

Gràcies a vosaltres.

El president

...unes bones festes amb la família, amb la neta, amb tots plegats i amb les orquídiess. (*Rialles.*) I espero que ens tornem a veure amb bones notícies. Molt agraïts.

La sessió se suspèn a dos quarts de dotze del migdia i tretze minuts i es reprèn a tres quarts de dotze i sis minuts.

El president

Vinga.

Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda d'accés a la urbanització Xalets de Salou a l'autovia C-31B

250-00420/15

Seguidament, saltaríem ja la 8, que serà l'última, a proposta del Partit Popular, i ara faríem la número 9, que és proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda d'accés a la urbanització Xalets de Salou a l'autovia C-31B. Aquesta la presenta el Grup de VOX. Per tant, senyor Bello, té la paraula.

Andrés Bello Sanz

Bueno; muchas gracias, presidente. En primer lugar, saludar a los concejales de VOX en Salou que hoy nos acompañan, bienvenidos. Hoy VOX presenta la propuesta de resolución para la construcción de una rotonda de acceso a la urbanización Xalets de Salou en la autovía C-31B.

Bueno, pues haciendo un poco de historia y describiendo la situación actual, actualmente la zona de Cap Salou, que incluye la zona residencial de Xalets de Salou y Mirador, enfrenta graves inconvenientes de movilidad debido a la falta de accesos directos. Para dirigirse desde sus hogares al centro de Salou por la autovía mencionada, C-31B, los residentes deben tomar primero la dirección opuesta hacia Vilaseca para luego realizar un giro y finalmente incorporarse en dirección a Salou.

Asimismo, cuando estos residentes regresan a sus hogares desde Tarragona, se enfrentan a un recorrido igualmente ineficiente: deben atravesar la Pineda o bien continuar por la mencionada autovía C-31B hasta el término de Salou, donde nuevamente necesitan dar la vuelta para acceder a sus viviendas.

Esta situación no solo incrementa el tráfico en las zonas adyacentes, sino que también reduce la seguridad vial –importante, reduce la seguridad vial– y la calidad de vida de los habitantes de estas áreas residenciales. Además, esta problemática pone de manifiesto una desconexión significativa entre Cap Salou y las urbanizaciones de Xalets de Salou y Mirador y el resto del municipio de Salou, ya que esta zona queda apartada y cuenta con una conexión deficiente.

La construcción de una rotonda en la autovía C-31B no solo solucionaría las dificultades actuales de acceso, sino que también fomentaría la integración de esta área con el núcleo del municipio, contribuyendo a una mayor cohesión urbana y social.

Haciendo un poco de historia, en abril del año 2015 el Ayuntamiento de Salou anunció que el plan director urbanístico del Centre Recreatiu i Turístic incluía ya en aquel momento la construcción de una rotonda que facilitaría el acceso a las urbanizaciones de Xalets de Salou y Mirador de Salou. Sin embargo, han pasado más de diez años sin avances significativos en este proyecto.

A este respecto, hay que recordar que este proyecto cuenta con un amplio consenso entre la ciudadanía y que ha sido apoyado por el propio alcalde socialista de Salou y el propio Partido Socialistas en Salou.

Y también hay que hacer constar que esta propuesta de construcción de esta rotonda en ningún caso va en contra del transporte público, todo lo contrario. La construcción de esta rotonda facilitaría y haría mucho más sencilla la implantación del servicio de autobús urbano.

Por eso, desde el Grupo Parlamentario de VOX proponemos hoy estudiar las alternativas técnicas para la construcción de la rotonda en la autovía C-31B para facilitar el acceso directo a las urbanizaciones de Xalets de Salou y Mirador de Salou.

Muchas gracias.

El vicepresidente

Gràcies, diputat Bello. Ara és el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, i té la paraula el diputat i també president d'esta comissió, lo senyor Joaquim Calatayud. Quan vulgueu.

Joaquim Calatayud Casals

Moltes gràcies, vicepresident. Aquest és un cas evident que els entorns dels Xalets de Salou i del Tennis Salou i de tot aquell entorn..., l'entrada i la sortida que tenen és d'una problemàtica evident, i això no ho discutirem. Lo que sí que discutirem és que, com ha dit molt bé també el senyor Bello, això forma part d'un pla urbà del CRT. Per tant, forma part d'un desenvolupament urbanístic que allí es portarà a terme, que hi ha unes edificacions lligades al pla, que hi ha unes compensacions urbanístiques al pla. I, teòricament i legalment, la posada en escena i el desenvolupament d'aquesta rotonda haurien de formar part d'aquest pla urbà i del desenvolupament del projecte d'aquest pla urbà. I, per tant, el desenvolupament de la rotonda s'ha de fer dintre dels paràmetres de la normativa que marca l'Ajuntament de Salou.

I, en tot cas, no crec que sigui adient que se n'hagi de fer càrrec la Generalitat. I, tot i així, ho repeteixo, la problemàtica hi és, i la necessitat de la construcció d'aquesta rotonda hi és. Però, en tot cas, nosaltres votarem en contra.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara sí que li encomano que torne a agafar les funcions de president de la comissió.

(Pausa.)

El president

Bé, i seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Salvadó.

Albert Salvadó Fernàndez

Gràcies, president. Bé, des del Grup Municipal d'Esquerra Republicana de Salou ja fa molts anys que es defensa la necessitat de pacificar tot el tram de la C-31B fins pràcticament a la plaça Europa, no només per facilitar l'accés als veïns i veïnes del cap de Salou, que també, sinó perquè, a més, és necessari des de fa molts anys. Per tant, no es tracta només de la rotonda a que fa referència a esta proposta de resolució, sinó que s'ha d'abordar, com deia, la pacificació de tot el tram fins a la plaça Europa, incorporant-hi altres rotondes, com per exemple la de l'avinguda de la Pedrera.

Mos trobem amb lo problema –se comentava– de l'afectació del pla director urbanístic del Centre Recreatiu i Turístic, un planejament que, si no es tira endavant, està fent de tap perquè es puga adaptar la viabilitat de Salou a les necessitats que avui té el municipi, unes vies de comunicació que puguin satisfer l'accés a la ciutat i a les seues urbanitzacions i nuclis poblats.

Per tant, avui los macroprojectes plantejats de Salou estan aconseguint hipotecar la millora que tant necessita Salou per gaudir de més i millors accessos al municipi, un trànsit més pacificat que millore les condicions de vida dels ciutadans. Això és lo que fa anys que des d'Esquerra Republicana defensem.

Gràcies, president.

El president

Moltes gràcies, diputat Salvadó. I seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, senyor president. El Grup Popular donarà suport en aquesta proposta, entre d'altres raons perquè ja s'ha exposat que és una necessitat, aquesta rotonda, per millorar la qualitat de vida de tots els ciutadans que viuen en els Xalets de Salou i en el Mirador de Salou, perquè la construcció de la rotonda, la C-31B, permetrà que aquests veïns puguin accedir directament a les seues urbanitzacions.

I ha destacat el ponent que en aquest cas hi havia una programació l'any 15, en el pla directe urbanístic del Centre Recreatiu i Turístic. Llavors, han passat nou anys sense que aquesta rotonda s'hagi fet, i és necessari millorar els accessos, re-

duir el trànsit i també, com ha dit, millorar la seguretat viària, perquè el temps de desplaçament per als veïns de la zona és excessiu i aquesta zona queda molt desconnectada del nucli urbà.

Per tant, nosaltres considerem que aquesta rotonda, necessària, ha de millorar la mobilitat del sector, facilitar el dia a dia de les famílies que es desplacen i una cosa fonamental, com és millorar el que és la seguretat viària. Per tant, trobem que aquesta proposta és raonable, que s'han d'estudiar les alternatives tècniques i que redactar el projecte l'any 25 ja no donarà temps –l'any 26, no?–, i que també, per descomptat, s'ha d'incloure en el pressupost.

Això, naturalment, s'ha de fer amb l'Ajuntament de Salou i, per tant, s'ha d'articular la manera de fer-ho conjuntament amb la Generalitat i que l'ajuntament també ho impulsi. Lo que és important, jo penso, és que en aquesta comissió s'aprovi el mandat de que es faci, perquè, si no, després de nou anys encara no s'ha fet i podríem trigar molt més. I pensem, des del Grup Popular, que és necessari que s'accelerï aquesta inversió, aquesta infraestructura.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. I seguidament, i en nom dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. VOX un cop més, amb aquesta proposta de resolució, torna a fer trampes. Agafa un problema real, com són les dificultats de mobilitat de les veïnes i els veïns de Cap Salou, un problema que ningú discuteix, i el converteix en una excusa per imposar una solució única, tancada, immediata, una rotonda concreta en un punt concret. Ni diagnosi seriosa, ni alternativa sobre la taula, ni transport públic, ni seguretat viària analitzada, cap mirada territorial...; només una consigna: una rotonda. Per VOX cada problema de mobilitat és una rotonda pendent.

Però, quin és l'origen del col·lapse? Quins fluxos hi ha? Quines alternatives té la gent que no vol o no pot anar en cotxe? Quin impacte té aquesta decisió sobre el territori, sobre el clima, sobre el model turístic?

I sí, és cert, a Cap Salou, deia, hi ha un problema real: recorreguts absurds, girs ineficients, temps de trajecte que es podrien reduir, una connexió molt millorable amb el nucli urbà... Això és veritat, però també és veritat que no es resol un urbanisme dispers i mal planificat només a cop de rotonda.

El text de VOX ho deixa claríssim. En dues pàgines ens passen de parlar dels veïns a parlar del CRT, del desenvolupament turístic, de les oportunitats econòmiques, amb un missatge transparent: els veïns com a coartada i el vell model de monocultiu turístic com a objectiu. Les propostes de VOX són benzina, asfalt, petroli. Ja tenim projecte de país: sol i platja, com als anys en què Fraga era ministre d'Informació i Turisme, i parasitar les reivindicacions dels nostres barris.

Catalunya és un país que viu una emergència climàtica, que pateix col·lapses viaris, que intenta repensar el seu model turístic i que necessita una planificació seriosa, i no ocurrencies de barra de bar. No és creïble, senyors de VOX, no cola.

Des dels Comuns, la nostra posició és molt simple i molt clara. Sí, cal afrontar seriosament la mobilitat de Cap Salou i escoltar el veïnat. Sí, cal que la Generalitat, amb l'ajuntament, estudiï les millors d'accessibilitat i de seguretat, les connexions, accessos, enllaços, el transport públic, itineraris segurs. Si els estudis tècnics conclouen que una rotonda és la millor opció, si fos aquest el cas, doncs, que es valori com qualsevol altra infraestructura.

Però també li diem un no rotund a tres coses: «no» a que VOX pretengui que decidim des d'aquí, sense cap informe, quina obra concreta s'ha de fer, quan i amb quants diners; «no» a un model que només sap respondre amb més cotxe i més as-

falt, ignorant el context climàtic i territorial; «no» a convertir els malestars legítims de la gent en una simple escenografia per reforçar el seu relat de sempre.

Per VOX, Catalunya és una rotonda que s'ha d'omplir de cotxes voltant sense parar. Per això votarem en contra d'aquesta proposta de resolució, perquè no volem propaganda cimentada i perquè Catalunya no és ni serà la rotonda ideològica de VOX.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I ara tindria la paraula el diputat Cornellà, en nom de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, votarem que no a aquesta proposta, evidentment, de VOX. Primera, perquè està totalment desfasada. Si ho llegeixen, parla del pressupost de la Generalitat per al 2025. No ho sé, estem al mes de desembre; complicat, el tema.

Parlen d'estudiar les alternatives tècniques per a la construcció de la rotonda, i al segon punt ens diuen que es faci el mateix 2025 el projecte constructiu. Doncs no sé per què volen fer..., és a dir, no sé per què demanen alternatives tècniques, si ja tenen clar que la rotonda és necessària.

En tot cas, nosaltres pensem que és una feina que s'ha de fer des del municipi, triar quina és la millor solució per a la zona de Cap Salou, que, evidentment, pot ser una rotonda o poden ser altres propostes, però en cap cas s'ha de decidir i fer d'aquesta manera barroera que ho presenta el seu partit.

I, per tant, doncs, com sempre, votarem que no a les seves propostes.

El president

Moltes gràcies, diputat Cornellà. I, per acabar, té la paraula la diputada Neus Comes, en nom del Partit Socialistes.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. El nostre grup també votarà que no. I comentar-li al diputat de VOX que actualment el pla director urbanístic del Centre Recreatiu i Turístic està aprovat i, per tant, vigent. Preveu la construcció d'una nova «vialitat» substantiva de la C-31B que resoldria aquesta connexió del vial amb la urbanització dels Xalets de Salou, però, tanmateix, cal dir que s'està tramitant una modificació puntual del pla director, i en aquesta modificació hi ha un canvi en la «vialitat» respecte a la proposta del pla directe vigent.

A més a més, inclou com a càrrega imputable al sector una nova rotonda a la cruïlla entre la C-31B i l'accés als Xalets, rotonda que donaria connexió a la mateixa carretera al nou sector del Centre Recreatiu i Turístic, però aquesta modificació puntual no està aprovada en el pla director. Per tant, fins que no estigui aprovat, no es pot impulsar aquesta rotonda, i en aquest plantejament vigent no es preveu, de moment, aquesta intervenció.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada.

I seguidament passàrem a votació aquesta proposta de resolució. Puc entendre que la votem conjuntament... *(Veus de fons.)*

Vots en contra?

Esquerra Republicana, Partit Socialistes, Comuns, Junts i la CUP.

Abstencions?

Vots a favor?

Partit Popular i VOX.

Per tant, queda desestimada.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Dos a favor, 14 en contra.

El president

Quedaria desestimat el punt 9.

Proposta de resolució sobre el garantiment efectiu de l'accessibilitat als ascensors de les estacions ferroviàries de Catalunya

250-00462/15

Ara passariem al que seria el punt 12, que és proposta de resolució sobre el garantiment efectiu de l'accessibilitat als ascensors de les estacions ferroviàries de Catalunya. Aquesta la presenta el Grup de Junts. Per tant, la diputada Toronjo tindria la paraula.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Avui presentem aquesta proposta sobre l'accessibilitat als ascensors de les estacions ferroviàries. Una proposta treballada amb el diputat Isaac Padrós, i que, malauradament, a diferència de moltes de les propostes de resolució que es presenten –que són motiu de celebració per una nova inversió, per una nova infraestructura–, deixa al marge una qüestió que hauria de ser cabdal i que segurament no hauríem d'estar debatent en aquesta comissió, perquè hauria de ser un dret garantit per dotar de tots els serveis i tenir aquest compromís amb tots els usuaris del servei de transport públic.

Perquè, parafrasejant el nostre company Isaac Padrós, és cruel que, quan parlem d'accessibilitat a les estacions de rodalies, sovint ens perdem en moltes xifres, informes i competències, però darrere de cada xifra hi han persones que veuen afectada la seva vida quotidiana amb aquesta manca d'accessibilitat directa, persones que no poden arribar a la feina, que no poden arribar al metge, i que massa sovint no poden assumir aquest compromís amb seriositat i fer ús del transport públic. Persones que, davant d'un ascensor fora de servei, han de girar cua, gent gran que renuncia a moure's perquè no vol posar en risc la seva salut, i així tants i tants casos de persones amb discapacitat que viuen cada sortida com un obstacle i com un entrebanc.

Quan més de cent persones estan fora de servei, no és una estadística, i quan la mobilitat, que hauria de ser un dret, es converteix en un privilegi per a alguns, és un senyal de que alguna cosa no funciona correctament.

I ho fem a petició d'aquest codi d'accessibilitat, d'aquest pacte nacional aprovat el 2023, amb propostes clares i amb responsabilitat per part de totes les administracions i també del Govern de la Generalitat. Per tant, no estem reclamant res extraordinari, sinó que es garanteixin les mateixes oportunitats per a totes les persones.

I, per tot plegat, avui demanem que es voti favorablement garantir que totes les estacions ferroviàries disposin d'ascensors plenament operatius i accessibles abans de l'any 2028, establir un protocol de validació funcional de l'accessibilitat i d'acord amb la llei aprovada el 2014, i crear i posar en marxa abans de finals del 2025 un sistema digital públic d'informació en temps real que permeti també aquesta accessibilitat a través de les plataformes oficials i a través de l'àmbit digital, amb les tecnologies adaptades i amb el suport per a tots i totes.

Demanem, per tant, el vot favorable dels grups parlamentaris.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Toronjo. I, seguidament, el diputat de la CUP tindria la paraula. Diputat Cornellà...

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Estem cent per cent d'acord amb el que planteja aquesta proposta de resolució. De fet, no és la primera vegada que es denuncia en aquest Parlament la manca d'accessibilitat de moltes estacions de la xarxa ferroviària de Catalunya, particularment les de rodalies i regionals, que són titularitat d'Adif i algunes estan gestionades per Renfe.

Una accessibilitat que no només és per a persones amb dificultats de mobilitat, sinó també per a persones amb dificultats de visió o d'audició, entre d'altres. I si tant les estacions de rodalies i regionals són poc o gens accessibles a dia d'avui és el resultat de molts anys de desídia dels governs espanyols tant del PSOE com del PP, i possiblement també de la poca preocupació dels governs catalans al llarg dels anys.

Una cosa que ens agrada d'aquesta proposta de resolució és que parla que totes les estacions ferroviàries han de ser accessibles, tant si són d'Adif com de Ferrocarrils de la Generalitat o del Metro de Barcelona. Però, com dèiem, és evident qui té més feina pendent.

Per això a la nostra esmena 1 bàsicament introduïm tres matisos. Per una banda, especifiquem que han de disposar d'ascensors les estacions que tinguin passos o accessos a diferent nivell i sense rampes accessibles, és a dir que aquelles que siguin totalment a peu pla, lògicament, no en necessiten i aquelles que ja tinguin rampes tampoc. De fet, moltes vegades una rampa pot ser millor que un ascensor, perquè la rampa s'avaria molt menys i és més còmoda també per a bicicletes.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I ara, en nom del Partit Socialistes, té la paraula el diputat Aparicio.

José Ignacio Aparicio Ciria

Gràcies, president. En primer lloc, voldria agrair al Grup de Junts i al diputat que ha defensat aquesta proposta, Isaac Padrós, encara que no estigui avui aquí, l'interès per una qüestió tan sensible com és l'accessibilitat al transport ferroviari i també el poder arribar almenys a una transacció en el tercer punt, que després en parlarem. Compartim plenament la preocupació i coincidim en la necessitat de garantir que cap ciutadà quedi exclòs de la mobilitat per manca d'infraestructures adaptades.

Tenim al davant una proposta de resolució amb tres punts. Pel que fa al primer, cal subratllar que a Catalunya ja s'han fet avenços molt significatius. Totes les estacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i la pràctica totalitat de les del metro estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda. El Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica té en marxa obres a estacions com Ciutadella, Vila Olímpica, Clot o Verdaguer, i projectes per completar l'adaptació a Sants i Urquinaona. L'objectiu és que aquesta legislatura totes les estacions del metro estiguin adaptades o amb obres en curs. A més, en el marc del pla de rodalies 2025-2030, que s'impulsa conjuntament amb l'Estat, es treballa per assolir l'accessibilitat completa de la xarxa de rodalies.

Respecte al segon punt, les estacions de rodalies són titularitat d'Adif i, per tant, la Generalitat no hi pot intervenir directament. Tot i això, el Govern és molt conscient de la importància d'aquesta qüestió i vetlla perquè tant Adif com Renfe Viatgers hi facin les inversions i manteniments necessaris. El departament competent en matèria de transport, que va participar en l'elaboració del codi i la llei d'accessibilitat, és qui valida funcionalment les actuacions. A més, les entitats de l'àmbit de la discapacitat col·laboren aportant informació sobre incidències que permeten detectar i corregir mancances.

I, finalment, sobre el tercer punt, el Govern comparteix l'objectiu de disposar d'informació clara i accessible sobre l'estat dels ascensors i escales mecàniques. Actualment la web i l'app de rodalies ja inclouen dades sobre l'accessibilitat de les es-

tacions i dels trens. Renfe Viatgers té protocols interns per garantir l'accés en cas d'avaries, amb alternatives com l'ús d'estacions properes o, en casos excepcionals, serveis de taxi. El que hem de fer és que aquests protocols es compleixin i que els usuaris els coneguin.

La Generalitat ha reclamat reiteradament que aquesta informació es comuniqui de manera transparent i immediata, i s'ha incorporat al pla de mesures urgents acordat amb Renfe i Adif. En definitiva, ja s'està treballant perquè la informació sobre incidències estigui disponible en tots els canals habituals i de manera fiable i perquè sigui una realitat efectiva a totes les estacions ferroviàries del país.

Per tant, nosaltres estem d'acord i votarem a favor dels tres punts, tenint en compte que hem arribat a una transacció en el punt 3, perquè també es parlava del 2025 i, evidentment, amb els pocs dies que en queden no donaria temps de res.

Moltíssimes gràcies, en definitiva. I esperem que tot això es pugui portar a terme. Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Aparicio. I ara, seguidament, el diputat Salvadó, en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula.

Albert Salvadó Fernàndez

Sí; gràcies, president. Des d'Esquerra Republicana votarem a favor dels tres punts d'esta proposta de resolució.

Com tots sabem, el model ferroviari català es gestiona, si es pot dir així, des de l'Estat espanyol. Un model ferroviari tan mal gestionat que condiciona la competitivitat dels nostres sectors econòmics i que empitjora significativament les condicions de vida dels catalans i les catalanes.

Una gestió que l'únic que aconsegueix és expulsar centenars de milers de catalans de ser usuaris del tren perquè les estacions i els mateixos trens, com ja contempla esta proposta de resolució, no són accessibles per a molts col·lectius: dificultats o impossibilitat per accedir a l'estació, per entrar o per sortir, per pujar o baixar del tren o per canviar de vies. A més, perquè també calen més trens i que estos arriben i surten a l'hora i perquè necessitem sistemes d'informació que tracten amb dignitat l'usuari, sobretot quan hi ha incidències.

Per tot això, des d'Esquerra Republicana ens hem proposat com un dels objectius de legislatura canviar este model. I per això també al debat monogràfic sobre les incidències a la xarxa ferroviària ja portàvem un punt amb proposta de resolució on demanàvem al Govern presentar, abans de finalitzar el primer semestre del 2025, una proposta d'ampliació de l'abast del pla de mesures urgents de Rodalies de Catalunya amb l'objectiu d'incloure-hi aquelles actuacions territorialitzades en termes d'atenció a l'usuari, accessibilitat, seguretat, il·luminació, senyalització i neteja en trens i instal·lacions de Renfe i Adif que havien quedat excloses del pla.

Lo Govern, s'ha de dir, encara no ho ha fet. I en este sentit, i interpel·lant el Partit Socialistes, es pot dir que la manca d'ambició del seu Govern en el mentrestant, excusant-se en el temps que es tardarà a veure els resultats d'unes inversions que estava també a les seues mans que haguessen arribat abans i quan tocava, està condicionant negativament les necessitats quotidianes de la gent, la seua salut i la igualtat d'oportunitats.

Hi ha inversions que requereixen temps perquè es vegin resultats. I s'ha d'anar avançant sense pausa per notar els avantatges lo més prompte possible, cert, però també hi ha inversions, com l'accessibilitat o la informació als usuaris, que el retard en aplicar-se és l'indicador més evident de la desídia dels governs espanyols respecte a Catalunya.

Acabo. Entenc que s'accepta l'esmena de la CUP, que millora lo punt 1 d'esta proposta de resolució, i també absolutament a favor de la transacció que s'ha fet amb

l'esmena 3 del Partit Socialistes. Per tant, reforça el posicionament i, per tant, votarem a favor dels tres punts de la proposta de resolució.

Gràcies, president.

El president

Molt bé, diputat Salvadó. I seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller. Quan vostè vulgui.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, senyor president. El Grup Popular està a favor de garantir la mobilitat per a tothom en unes condicions d'igualtat, i per això cal acabar amb les barreres arquitectòniques que dificulten o impedeixen que les persones amb mobilitat reduïda, pel motiu que sigui, o bé perquè tenen un tipus de discapacitat física, bé perquè siguin grans, perquè portin el cotxet d'un nen... Hi han moltes persones que es troben amb moltes dificultats a l'hora de poder desenvolupar la seva vida quotidiana, com anar a treballar, anar al metge, desplaçar-se per qualsevol motiu, i això fa que no estigui garantida aquesta igualtat.

És cert que a Catalunya es va aprovar la llei d'accessibilitat l'any 14, i després tenim el codi d'accessibilitat, que també estableix uns paràmetres i uns calendaris a l'hora de garantir aquesta accessibilitat universal per a tots, que porta endarreriments. Però el que s'ha de fer és, entre totes les administracions i, en aquest cas, la Generalitat, a través d'Adif i qui li correspongui..., que es resolgui aquest problema de les més de cent estacions que avui en dia no tenen els ascensors en disposició de ser utilitzats, i això fa que moltes persones inclús arriben a estacions i es troben que no poden utilitzar els trens perquè tampoc prèviament tenen una informació que els hi ha advertit de que aquell ascensor no estava operatiu, o molts es queden atrapats en interminables passadissos i es veuen amb moltes dificultats a l'hora de poder desplaçar-se o fer algun intercanvi amb algun tren.

Per tant, des d'aquesta visió i perspectiva, el Grup Popular considerem que cal impulsar totes aquestes actuacions, que s'han de fer en el temps més breu possible, també tenint en compte les dificultats que generen moltes estacions al fer-ho, perquè és cert que no és un tema fàcil, a vegades no hi ha facilitat a l'hora de poder fer una rampa o construir un ascensor per les condicions de les pròpies estacions. Totes aquestes dificultats físiques..., tots els Governos s'hi han trobat, del color que sigui, perquè són coses tècniques que no depenen només de la voluntat política, però sí que és cert que amb major interès..., i que es vagin desplegant, a fi i efecte de poder tenir una xarxa en condicions de ser utilitzada per qualsevol persona al marge de la seva condició física, i que puguin tenir aquesta mobilitat garantida.

Per tant, el Grup Popular considerem que això facilitarà que la gent tingui més autonomia, menys dependència i que també es resolgui tot el problema que molts d'ells tenen a l'hora de tenir una mobilitat per anar a treballar, per anar a estudiar o pel motiu que ells considerin adequat.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Esteller. I seguidament, i en nom de VOX, té la paraula el diputat Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bueno, pues a nosotros, VOX, como a todos los grupos, nos preocupa la accesibilidad de los ciudadanos, especialmente de los que tienen dificultad de movimiento en las estaciones y en los andenes. De hecho, nosotros hemos propuesto también en alguna ocasión propuestas similares, que lamentablemente no han corrido la misma suerte que va a correr esta y no han sido apoyadas por la izquierda y los separatistas.

A falta de saber si se van a aceptar todas las enmiendas, nosotros vamos a apoyar esta propuesta, salvo el punto 1, salvo que cambie el texto, porque –ya lo han comentado algunos otros diputados– tal y como está creemos que es incorrecta, porque pide la instalación de ascensores en todas las estaciones y en muchas de ellas, donde no hay cambio de nivel, consideramos que no es necesario y sería más un problema que una solución.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. I, per acabar, el diputat Mijoler, en nom dels Comuns. Quan vostè vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, ja s'ha dit, el que estem parlant no és una qüestió..., ho hem parlat també més un cop en aquesta comissió, però no és només una qüestió purament tècnica, estem parlant de drets, estem parlant del dret a la mobilitat, de que qualsevol persona es pugui moure pel país amb la mateixa llibertat que qualsevol altra, estem parlant d'equitat. I avui és una realitat que això no passa: no passa als Ferrocarrils de la Generalitat en alguns punts, però sobretot no passa, i de manera crònica, a la xarxa de rodalies gestionada per l'Estat.

Ens parlen de cent ascensors fora de servei, segons dades públiques del març del 2025. Cent. No és un número abstracte, són cent barreres físiques que impedeixen, com s'ha dit, a persones grans, persones amb discapacitat, famílies amb cotxets, persones amb lesions cròniques o simplement temporals, que puguin accedir al tren. Aquestes cent barreres generen una dependència forçada, una renúncia obligada a una autonomia personal i sovint fins i tot també un risc, pujar o baixar escales amb un cotxet, haver de fer un recorregut...

I el problema no és que hi hagi ascensors que no funcionin, és que no hi ha cap garantia que demà funcionin encara que avui els arreglem. I no és tan sols una qüestió de la dificultat d'algunes estacions per poder instal·lar ascensors o escales mecàniques. L'estació del Prat va ser inaugurada el 2007 i les escales mecàniques del Prat van mantenir el rècord d'estar 229 dies seguits sense funcionament.

I, per tant, això no és un problema únicament i exclusivament de que s'espallin, és que no hi ha una planificació darrere. Sobretot, Renfe i Adif han d'incorporar-se simultàniament a..., al problema, perquè aquests problemes s'arrossegueu precisament perquè no hi ha aquesta corresponsabilitat operativa entre Renfe i Adif. Adif és qui manté la infraestructura, però Renfe és qui opera i qui informa, i si el manteniment no és coordinat, doncs, evidentment, tot falla. Y el uno por el otro, la casa sin barrer, que decía mi abuela.

Cal establir terminis màxims d'inoperativitat. L'accessibilitat no pot dependre de si hi ha o no hi ha un contracte de manteniment, com es deia, de si aquella empresa ha fet o ha deixat de fer fallida o si d'una peça arriba d'aquí a dos mesos. Són respostes que a mi, com a alcalde del Prat, m'han donat al llarg d'aquests 229 dies sense funcionar escales i ascensors. I un ascensor essencial, com és el cas, no pot estar avariats setmanes.

Calen mecanismes també d'inspecció independents, i no n'hi ha prou amb confiar que l'Estat compleixi; auditories periòdiques i participació també de l'observatori de discapacitat i drets socials, amb una capacitat real de requeriment.

En definitiva, coincidim en els tres elements de la resolució: de fixar un horitzó temporal clar, de fer aquesta auditoria completa i pública –perquè la gent, efectivament, té dret a saber quins ascensors no funcionen, per què i, sobretot, fins quan no funcionaran– i de tenir aquesta informació en temps real sobre l'estat dels equips, perquè per planificar un trajecte sense accés accessible..., el que pot significar és quedar atrapat a peu d'andana.

Per tot això, ho compartim i hi votarem favorablement.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat Mijoler. I, per acabar, en tot cas, diputada Toronjo, si vol fer esment de les dues esmenes i de la transacció que han portat a terme, i passàrem a votació.

Judith Toronjo i Nofuentes

Sí, president. De forma molt breu. Vam presentar aquesta proposta a l'abril i això ens ha permès, al llarg d'aquestes setmanes, poder transaccionar en primer lloc el punt 3, que avui s'ha registrat formalment i ja tenen a disposició tots els grups; una transacció amb el Grup Socialistes que en aquest cas agrairíem i que permetria crear, posar o adaptar durant el 2026 un sistema digital públic d'informació en temps real sobre l'estat operatiu dels ascensors i les escales mecàniques de totes les estacions ferroviàries, tant pel que fa a la mobilitat de la Generalitat com de Rodalies de Catalunya, amb un sistema dissenyat amb tots els criteris d'accessibilitat digital.

Altrament..., hem acceptat el punt 1 del Grup de la CUP, que permet garantir que totes aquestes estacions ferroviàries tinguin passos o accessos diferents a nivells i sense rampes accessibles i puguin disposar dels ascensors plenament operatius, i fer-ho en el cas de la xarxa de Rodalies de Catalunya, inclosos també els serveis regionals, amb Adif i amb Renfe.

Per tot plegat, demanem el vot favorable.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Per tant, la 1 i la 2 del PSC no les accepten, no, diputada? *(Veus de fons.)* Molt bé.

Per tant, puc entendre que passem a votació els 3 punts per separat? O...? *(Veus de fons.)* No, 1 per una banda i el 2 i 3. *(Veus de fons.)* No, clar, perquè el 2... *(Veus de fons.)* Tots tres alhora. D'acord, doncs vinga.

Judith Toronjo i Nofuentes

VOX crec que ha dit que el punt 1 el volia votar separat. *(Veus de fons.)* Sí, sí, he acceptat l'esmena de la CUP.

El president

D'acord. Per tant, passem a votació la...

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedaria aprovada per unanimitat.

Proposta de resolució sobre el millorament de la mobilitat i la seguretat de la carretera C-37 a Osona

250-00369/15

I ara passàrem a la número 8, que la tinc per aquí, que l'ha presentat el Partit Popular. I farà l'explicació corresponent el diputat Pau Ferran. Quan vostè vulgui.

Pau Ferran Navarro

Gràcies, president. Presentem aquesta proposta de resolució sobre la carretera C-37, que, per posar-nos en context, el tram entre Manlleu i Torelló és un carril de via amb un únic carril per sentit. És un tram entre Manlleu i Torelló que té al voltant de sis quilòmetres i presenta un altíssim índex de sinistralitat, ja sigui en accidents frontals, en bolcatge de camions en moltes ocasions de bestiar i, malauradament, també la pèrdua de moltíssimes vides humanes.

I els fets són tan indiscutibles que els ajuntaments afectats han demanat des de fa molts anys solucions, i el mateix Govern de la Generalitat ha presentat i ha previst per al 2030 l'execució d'unes obres de millora per fer un sistema de 2+1.

I aquest sistema de 2+1 nosaltres considerem que és totalment insuficient, perquè és cert i és evident que amb aquest sistema es reduirien els accidents frontals, però nosaltres considerem que és un pedaç, perquè justament en aquesta carretera, quan vas sentit de Manlleu fins a Torelló, la via fa pujada. Per tant, l'avançament és molt lent i el sistema de 2+1 considerem que no garanteix la seguretat necessària per fer els avançaments, sobretot quan el carril finalitza.

Per tant, i molt breument, nosaltres què demanem, amb aquesta proposta de resolució? Que es desdoblí íntegrament aquest tram de via de sis quilòmetres i que es faci també, evidentment, el desdoblament total de la C-37, i que durant aquest temps que no es fan aquestes obres de millora es duguin a terme les mesures de seguretat addicionals que siguin necessàries de manera immediata per tal de paliar aquesta sinistralitat que es produeix a la C-37.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Pau Ferran. I seguidament, i en nom de la CUP, el diputat Cornellà té la paraula.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Primer de tot, dir que a nosaltres ens preocupa molt la seguretat de la C-37 i també de totes les carreteres del país. Ara bé, pensem que aquesta proposta de resolució que ens presenta el PP, tot i que en parla, per nosaltres no està enfocada a trobar la millor manera de millorar la seguretat en el tram més problemàtic, sinó que utilitza precisament la problemàtica de la seguretat per demanar un desdoblament total de la C-37 i el túnel de Bracons inclòs, i en això no hi estem d'acord.

En primer lloc, pel cost d'oportunitat. Sota criteris de seguretat, som partidaris d'invertir de manera òptima, de forma que no tots els recursos vagin a un desdoblament innecessari de la C-37 i, per exemple, se'n puguin dedicar uns quants a millorar la seguretat a altres carreteres, com l'eix del Lluçanès, on últimament també hi ha hagut molts accidents molt greus. Per tant, estem en contra del punt número 2.

Respecte al punt número 1, no podem votar-hi a favor, ja que no trobem objectiu dir que els trams en format 2+1 no garanteixen la seguretat necessària, i menys sabent la intenció amb què plantegen la proposta.

El punt 3 sí que el votarem a favor, que és precisament la demostració que hi ha mesures alternatives per millorar la seguretat en comptes de desdoblar totalment la carretera. I hi podríem afegir també el tancament perimetral de la carretera entre Manlleu i Torelló, creant els passos de fauna necessaris per evitar que hi accedeixin animals que puguin provocar accidents i, a més, morin a la carretera.

I, finalment, dir que hem presentat una esmena d'addició d'un nou punt on demanem que es prioritzi la millora de l'oferta de transport públic que transcorre per aquest eix entre Osona i la Garrotxa, a la línia Vic-Olot, on només hi ha set busos per dia i sentit els dies feiners i tres els cap de setmana. Proposem no tan sols millorar la freqüència, sinó que els trajectes estiguin integrats quan la tecnologia de la T-mobilitat arribi a l'ATM de Girona, i que s'estudiï una parada al nord d'Osona, per exemple, a l'estació de tren de Manlleu o Torelló.

Per nosaltres incrementar el transport públic és una bona manera de millorar la seguretat de les carreteres, ja que promovem que es redueixi el trànsit de vehicles privats, a diferència de qui aposta per desdoblar-les, que el que fa és incrementar el trànsit encara més, amb una inversió milionària molt més cara que millorar aquesta línia de bus.

Per tant, si ens oferissin una transacció també en podríem parlar; no és el cas, per tant, als punts 1 i 2 hi votariem en contra, i al 3 a favor, i al 4..., esperem que ens l'acceptin.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat Cornellà. I, seguidament, el Grup Socialistes, amb la seva diputada Neus Comes, té la paraula. Quan vostè vulgui.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. Nosaltres en els punts 1 i 2 votarem que no. I per què? Doncs votarem que no perquè no és cert que el programa 2+1 no garanteixi la seguretat viària i la fluïdesa en la mobilitat, perquè sí que és cert. De fet, si mirem els darrers anys, s'han executat actuacions de 2+1 a la C-55, C-58, C-16, C-15, C-35 i C-66, i les dades ens porten a que han suposat una millora en la seguretat viària, fins al punt que en aquests trams que s'han executat els accidents mortals s'han reduït un noranta-dos per cent, i els greus, un cinquanta per cent.

I, de fet, aquest programa és justament per evitar accidents frontals en aquests trams, seguint l'objectiu europeu de zero accidents mortals per a l'any 2050 i del pla de seguretat viària de la Generalitat de Catalunya. Justament, el programa inclou el tram de la C-37 entre Manlleu i la Vall d'en Bas, i aquest projecte constructiu del tram comprès entre Manlleu i Torelló es troba en fase avançada de redacció, i es preveu impulsar la redacció dels projectes corresponents per continuar justament millorant la seguretat viària entre Torelló i la Vall d'en Bas.

Al punt número 3 sí que hi votarem a favor, perquè, a més del projecte de millora de seguretat viària com a carretera 2+1 de la C-37, també s'està impulsant la redacció del projecte de millora de seguretat viària amb la implantació de banda sonora longitudinal a carreteres dins l'àmbit del Servei Territorial de Carreteres de Barcelona, el qual inclou actuar, entre d'altres, en aquest tram just, específic, i es durà a terme un aforament especial en aquest tram a fi d'objectivar una possible problemàtica d'excés de velocitats, i, en cas de ser així, es sollicitarà al Servei Català de Trànsit la implantació de mesures sancionadores i de control.

I val a dir que, des del departament de control de trànsit, de manera regular, amb l'objectiu de garantir la seguretat viària i reduir el risc d'accidentalitat, justament es fa, en l'àmbit de seguretat viària, prevenció i es fa presència policial. I s'han fet durant el 2024 cent divuit controls de trànsit: de drogoalcoholèmia, de velocitat i de distracció al volant. Per tant, en el punt número 3 sí que serà..., votació afirmativa.

El president

Molt bé, diputada Comes. I seguidament, i en nom del Grup de Junts, la diputada Sònia Martínez té la paraula.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, president. La mobilitat a Osona fa massa anys que arrossega dèficits estructurals que afecten el territori i, especialment, els seus veïns. La C-37 n'és el cas més flagrant. Estem parlant d'una via que acumula onze morts des del 2009, amb una sinistralitat persistent. Una carretera que continua funcionant amb un disseny que no respon al trànsit actual ni a les necessitats de la ciutadania ni a la seguretat viària. De fet, ja va néixer petita i avui està desbordada, i aquesta és una realitat que a Osona fa molt de temps que denuncien.

I parlem clar, no podem seguir patint accidents per deficiències a carreteres o bé per la mala planificació de no apostar per un desdoblament de veritat. I aquesta és la realitat. Hem arribat tard i malament i la gent n'està pagant les conseqüències.

Per aquest motiu, des de Junts votarem a favor dels punts 1 i 3 –i ens abstindrem en el segon d'aquesta proposta– perquè posen el focus en allò que és essencial,

la seguretat viària i la necessitat d'un compromís clar, ferm i urgent del Govern per corregir aquesta situació que fa massa temps que dura.

Des de Junts celebrem que s'hagi licitat el projecte de millora amb configuració 2+1. És cert que és un punt de partida i que pot aportar millores immediates, però també hem de ser honestos: aquest tram necessita un model 2+2. Necessita aquest desdoblament integral. Creiem que és l'única solució realment estructural que dona resposta a la mobilitat que tenim i a la seguretat també que mereixen els ciutadans, tal com ha defensat ja en múltiples ocasions el mateix alcalde de Manlleu. El 2+1 pot ser un avenç, un punt de partida, però mai ha de ser l'últim pas. I, sobretot, tampoc podem esperar al 2030; aquest és un calendari absolutament insuficient per a una via amb sinistralitat.

Per això demanem tres coses molt clares: accelerar l'execució del projecte 2+1, perquè mentre no arribi aquesta solució definitiva reduïm riscos; segon, desplegar mesures immediates que permetin rebaixar aquests punts de risc de manera urgent, i tercer, avançar cap al 2+2 sense més dilacions. És una necessitat de seguretat pública i de cohesió territorial.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Sònia Martínez. I ara, en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernàndez

Gràcies, president. Certament, la carretera C-37 en el tram entre Manlleu i Torelló pateix una sinistralitat preocupant. I això no és nou: certament, porta dècades en aquesta situació. De fet, el Servei Català de Trànsit va identificar aquesta via com la que presenta més víctimes mortals de Catalunya el 2024, amb set defuncions en aquest tram, i aquesta xifra contrasta amb una tendència general de reducció de la mortalitat diària el 2024. Per tant, certament, aquest tram de carretera és un tram amb una sinistralitat elevada, i des d'Esquerra, evidentment, en som conscients, és preocupant; de fet, qualsevol víctima en una carretera és un fet preocupant.

En tot cas, la Generalitat, conscient ja d'aquesta situació, el 2023 va incloure la C-37 en el pla 2+1, una estratègia que contempla una via de tres carrils, dos en un sentit i un en l'altre, que es va alternant amb una separació reforçada entre direccions per reduir especialment el que són els xocs frontals.

El juliol del 23 es va licitar la redacció del projecte per tal de transformar aquest tram de més de cinc quilòmetres en una via 2+1, amb una inversió prevista de 5,6 milions d'euros i un termini de redacció de deu mesos. Aquest projecte forma part d'un compromís més ampli, on hi havien 425 quilòmetres de vies convencionals que es transformaven en aquest 2+1 per abans del 2030, que deia el diputat. Per tant, era el compromís global d'aquests 425 quilòmetres abans del 2030.

Actualment el Govern, i ho comentava la diputada Comes, ha confirmat que les obres sobre el tram Manlleu-Torelló començaran, que tenen el pressupost previst i que, per tant, és un fet que ha anat passant segurament massa temps, perquè les coses a l'Administració són lentes, però que continua avançant.

En tot cas, per part d'Esquerra Republicana, donat que hi ha aquesta feina en dansa i també per un tema de que hem de ser conscients dels costos que suposa cada cosa, no podem donar suport al punt 1. De fet, hi votarem en contra, perquè és una esmena a la totalitat al model del 2+1, un model que algú ha comentat que no garanteix la seguretat, quan a l'hora de la veritat és un model a nivell europeu segur, estès i, hi insisteixo, validat a nivell d'Europa en totes aquelles vies amb intensitat..., amb IMD moderada.

Al punt 2 tampoc hi donarem suport, bàsicament perquè començar ara a desestimar tot el que tenim i posar-nos a treballar per un desdoblament integral de 2+2 vol dir eliminar un calendari realista. Un desdoblament complet allargaria terminis,

podria endarrerir actuacions que ja són urgents, i a més a més entenem que la prioritització ha de respondre –aquest cost que dèiem, d'oportunitats– a criteris objectius de risc i de mobilitat.

I sí que votarem favorablement el tercer dels punts, perquè, de fet, és la prova feient de que sí que hi han mesures en aquest 2+1 que es pot reforçar aquesta seguretat amb tota una sèrie d'actuacions concretes que compartim perfectament. I, per tant, donarem suport al tercer dels punts.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Llop. I, seguidament, senyor Bello, en nom de VOX...

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Como al resto de los grupos, a nosotros también nos preocupa la seguridad vial. Estamos a favor de la mejora de las carreteras para hacer más fluido el tráfico de vehículos.

Y, aunque entendemos que esta propuesta del Partido Popular está bien intencionada, nos genera algunas dudas la rotundidad de algunas afirmaciones. Por tanto, vamos a esperar a que se manifiesten con respecto a las enmiendas para adoptar la decisión definitiva sobre nuestro voto.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, senyor Bello. I, senyor Mijoler, en nom dels Comuns...

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Estem d'acord en el punt de partida d'aquesta proposta de resolució. És una realitat que la situació a la C-37 és preocupant, estem d'acord en que cal actuar amb urgència, però discrepem de la lectura i, sobretot, de la recepta que se'n deriva en aquesta proposta de resolució. Perquè una cosa és constatar la perillositat d'un tram i una altra és aprofitar cada accident per reforçar un model que ja n'hem parlat sovint: més velocitat, més asfalt, més carrils, com si això fos sinònim de seguretat.

Per parlar de seguretat hem de parlar d'una velocitat ajustada al context i no d'una velocitat que la marqui el límit de la via, que les carreteres estiguin pensades perquè un error humà no acabi en tragèdia i, sobretot, i el més important, un model de mobilitat que, sempre que es pugui, substitueixi el cotxe privat per alternatives que siguin segures i que siguin sostenibles. I, en aquest marc, el debat sobre si el 2+1 és o no és segur s'ha de fer amb criteris tècnics, i no només a cop d'eslògan de que el 2+1 no és ni per definició perillós ni el 2 per 2 és per definició una garantia automàtica de seguretat.

El problema, per tant, no és només el format 2+1; són també les velocitats, les senyalitzacions, els accessos, la il·luminació, el manteniment, el control, la presència o no de mitjana física. I si no fem aquest diagnòstic més fi correm el risc de confondre la malaltia amb el símptoma.

Pel que fa al punt 2, bé, aquí és on tenim la discrepància principal. Se'ns demana desestimar qualsevol model 2+1 a la C-37 i substituir-lo sistemàticament per un 2+2 fins al desdoblament integral de la via. És a dir, es dona per fet que l'única solució possible és aquest desdoblament complet, i nosaltres no hi estem d'acord. I no perquè no vulguem millorar la seguretat, sinó perquè no podem fer veure que més carrils i més capacitats no tenen impacte en el model territorial i climàtic, i perquè la prioritat avui no ha de ser dissenyar una gran autovia, sinó reduir ja la sinistralitat i planificar la mobilitat d'Osona en una clau integral: la carretera, el transport públic, les connexions internes entre municipis, etcètera.

Sí que donarem, en canvi, suport al punt 3 –i, per tant, en demanem la votació separada–, perquè apunta justament en la direcció contrària a la que s'estava dient

del 2+2. Mesures immediates de seguretat que, en definitiva, poden salvar vides mentre no arriben aquestes actuacions estructurals necessàries.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Mijoler. I ara, per acabar, el diputat Ferran, si vol fer un breu comentari de les esmenes presentades...

Pau Ferran Navarro

Gràcies, president. Un aclariment respecte al punt 1, que crec que ha generat gran confusió a la resta de grups. El que s'estableix és que el que volem és constatar que el sistema de 2+1 no s'adequa a totes les vies. Evidentment que el sistema de 2+1 funciona per tal de reduir la sinistralitat en la immensa majoria de vies, però en aquest cas concret no funciona. I la realitat és que si en alguna ocasió tenen l'oportunitat de fer el trajecte de Vic a Torelló..., és una via que fa pujada. Per tant, el sistema de 2+1 no és el millor sistema per garantir la seguretat viària, i és el que estableix aquesta proposta de resolució, que la solució ideal per a la C-37 és el desdoblament integral, el 2+2.

Respecte a les esmenes, l'esmena de la CUP no la podem acceptar no perquè hi estiguem en contra, sinó perquè nosaltres considerem que no hi ha una contraposició entre el desdoblament de la via i la millora de la xarxa d'autobús. Que efectivament cal incrementar freqüències, com encertadament s'explica, però no s'ha de fer a través d'una contraposició.

I les esmenes del PSC, evidentment, no les podem acceptar tampoc perquè canvien del tot l'objecte de la proposta de resolució. Nosaltres el que demanem és el 2+2, i no el 2+1, per tot el que hem exposat. I tampoc acceptarem l'esmena del punt 3, perquè s'elimina l'apartat de la mesura provisional respecte a les barreres de separació que nosaltres creiem que són imprescindibles fins que l'any 2030 no es duguin a terme les obres definitives.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Ferran.

Per tant, passarem a votació els tres punts per separat.

Passaríem a votació el punt 1.

Vots en contra?

Partit Socialistes, Esquerra Republicana, Comuns i CUP.

Abstencions?

El diputat de VOX.

I vots a favor?

Partit Popular i Junts per Catalunya.

Se rebutja el punt 1.

Passaríem al punt 2.

Vots en contra?

Esquerra Republicana, Partit Socialistes, Comuns i CUP.

Abstencions?

El diputat de VOX.

Vots a favor? (*Veus de fons.*) Perdó, sí. Vosaltres...? (*Veus de fons.*) Ah, abstenció, perdona, doncs. No sé ni què fan els meus, imagina't com puc anar bé, jo. (*Rialles.*) Vinga, doncs: Junts i VOX, abstenció.

I vots a favor?

El Partit Popular. (*Veus de fons.*)

Amb el 2 no heu triomfat, eh?

Passem al punt 3.

Vots en contra?

Abstencions?

El diputat de VOX.

Vots a favor?

La resta de grups ha votat a favor.

I, per tant, aquí acabaríem la sessió.

Res, desitjar bones festes i una bona entrada d'any, que cadascú agunti cunyats i sogres com pugui. *(Rialles.)* I cuideu-vos molt.

Aixequem la sessió.

La sessió s'aixeca a tres quarts d'una del migdia i dos minuts.

