



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Sessió núm. 22 / CTH / 29.10.2025

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\22CTH1\

Fitxer 22CTH1

XV legislatura · primer període · sèrie C · número ****

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 22, dimecres 29 d'octubre de 2025

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

Sessió 22 de la CTH

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

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

[Assisteix] a aquesta sessió [[assistents](#)].

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el tercer pla alternatiu acordat amb Renfe per a suplir la falta de trens de la línia R3 durant les obres de desdoblament (tram. 354-00182/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. 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 les avaries d'escaleres i ascensors a les estacions de Rodalies (tram. 354-00196/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
3. Sol·licitud de compareixença de Pepe Sánchez Mellado, president de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè presenti les propostes per a un desenvolupament territorial sostenible i just (tram. 356-00972/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
4. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Comissions Obreres de Catalunya davant la Comissió de territori i Habitatge perquè expliqui l'informe "Catav 2021 - Xarxa Catalana d'Alta Velocitat, obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora" (tram. 356-01014/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
5. Compareixença d'una representació del Comitè Estratègic del Pla Específic de Mobilitat del Vallès davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre el darrer informe de seguiment del Pla (tram. 357-00485/15).
6. Projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme (tram. 200-00013/15). Ple del Parlament. Elaboració del Dictamen (esmenes presentades: BOPC 300, 5).
7. Proposta de resolució sobre el millorament de la xarxa ferroviària i de l'estació de Figueres (tram. 250-00332/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació (text presentat: BOPC 172, 105).
8. Proposta de resolució sobre el polígon industrial de Torreblanca - Quatre Pilans (tram. 250-00341/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i

votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 172, 118; esmenes: BOPC 208, 17).

El president

Vinga, comencem, que avui estarem distrets.

Aviam, hi ha alguna substitució per part d'algun grup? *(Pausa.)* Jo diria que en principi avui hi som tots. *(Algú diu: «Sí.»)* Sí?

Lluís Mijoler Martínez

President, m'avanço. Al punt posterior a la ponència vindrà la meva companya Susanna Segovia a substituir-me.

El president

D'acord.

Lluís Mijoler Martínez

Però serà només a un punt. M'avanço perquè ho tingueu present.

El president

Benvinguda serà. Molt bé. *(Andrés Bello Sanz demana per parlar.)* Senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Sí; anuncio que para el punto de la vivienda vendrá mi compañera Mónica Lora.

El president

Molt bé. La diputada Mónica. Doncs perfecte, també benvinguda serà. I donem inici amb les votacions de les sol·licituds. Totes quatre són del Grup de Comuns. Les podem fer juntes o les fem per separat? *(Pausa.)* Per separat. Doncs vinga.

Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el tercer pla alternatiu acordat amb Renfe per a suplir la falta de trens de la línia R3 durant les obres de desdoblament

354-00182/15

Passaríem a votació el punt 1, que és sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori sobre el tercer pla alternatiu acordat amb Renfe per suplir la falta de trens de la línia R3 durant les obres de desdoblament. Vol fer algun comentari, diputat Mijoler? *(Pausa.)* No. Doncs passem a votació.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Molt bé.

Passaríem a votació la... Bé, en tot cas és tot...

El lletrat

Sí; hem quedat que tot alhora, no?

El president

No, no, no, m'ha dit que no el senyor Bello.

Sol·licitud de sessió informativa amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre les avaries d'escaleres i ascensors a les estacions de Rodalies

354-00196/15

Per tant, passem a votació la segona, que també és sol·licitud de sessió informativa, també de la Comissió de Territori, amb la consellera de Territori sobre les avaries d'escaleres i ascensors a les estacions de rodalies.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queda aprovada la número 2.

Sol·licitud de compareixença de Pepe Sánchez Mellado, president de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs, perquè presenti les propostes per a un desenvolupament territorial sostenible i just

356-00972/15

I saltaríem a la número 3, que és sol·licitud de compareixença del senyor Pepe Sánchez Mellado, president de la Coordinadora Veïnal del Baix del Baix Besòs, perquè presenti les propostes per a un desenvolupament territorial sostenible i just.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Un vot en contra del senyor Bello i la resta de grups, favorable.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de Comissions Obreres de Catalunya perquè expliqui l'informe "Catav 2021 - Xarxa Catalana d'Alta Velocitat, obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora"

356-01014/15

I, per últim, saltaríem a la 4, que és sol·licitud de compareixença d'una representació de Comissions Obreres davant la Comissió de Territori perquè expliqui l'informe «Catav 2021 - Xarxa d'alta velocitat, obligació de servei públic. Un tren per a la classe treballadora».

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Vot en contra del diputat de VOX, abstencions de les diputades del PP i la resta de grups, favorable.

Molt bé.

Compareixença d'una representació del Comitè Estratègic del Pla Específic de Mobilitat del Vallès per a informar sobre el darrer informe de seguiment del Pla

357-00485/15

Ja saltem al punt 5, que és la compareixença del senyor Nadal que fa referència al Comitè Estratègic del Pla Específic de Mobilitat del Vallès davant la Comissió de Territori i Habitatge per informar sobre el darrer informe de seguiment del pla. Senyor Nadal, quan vostè vulgui.

El secretari de Mobilitat i Infraestructures (Manel Nadal i Farreras)

Sí, moltes gràcies. Agraeixo als diputats aquesta possibilitat d'explicar com tenim el pla específic de mobilitat del Vallès. M'acompanyen el senyor David Prat, que és el director general d'Infraestructures de Mobilitat, i el senyor Santi Ribas, que és el subdirector de Planificació i Tecnologia. Però, si un cas, ahir mateix vam presentar, diguem-ne, el tercer informe de seguiment del pla específic de mobilitat. Se n'ha fet un el 2022, un el 2023 i ahir vam presentar l'informe del 2024, que jo, ara..., jo i els meus acompanyants, diguem-ne, compareixents acabarem d'explicar. El vam presentar en la quarta sessió del comitè estratègic d'aquest pla, eh? Per tant, vull dir, s'ha reunit quatre vegades el comitè estratègic, s'han fet tres informes i també s'ha reunit tres vegades un comitè tècnic i social que hi ha de seguiment d'aquest pla.

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

I ja els hi anuncio, diguem-ne, d'entrada, eh?, que aquest pla es va aprovar l'any 2021 i té una durada fins al 2026, i estem a l'any 2025, per tant, queda un any de vida d'aquest pla. I veurem que els objectius, alguns, s'han assolit, d'altres estan a mig realitzar. Aquest any jo crec que millorarem, però no s'acabarà tot el contingut del pla. I, per tant, el que farem és, durant aquest any 2026, fer una modificació i una actualització del pla, que el perllongarem fins al 2030, eh? Per tant, hi haurà una revisió del pla fins al 2030 i una actualització d'aquest pla fins al 2030.

Recordar que aquest pla contenia unes setanta actuacions, o mesures de..., dedicades bàsicament a la millora del transport, intentant sobretot que hi hagi un canvi modal –passar de la carretera, del vehicle privat, al transport públic–, i, evidentment, amb la voluntat de reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle. I això preveia, aquestes actuacions que dèiem, una inversió del voltant de 2.800 milions d'euros en data actual. Quins eren els objectius del pla, diguem-ne, i a on estem en aquests moments? Si mirem la nota de premsa que es va fer l'any 2021, eh?, veurem que deia que l'objectiu més important era aconseguir que la relació entre el Vallès i Barcelona, que era del quaranta-tres per cent en transport públic, passés al cinquanta per cent. Doncs, on estem aquest any? Estem al quaranta-set per cent. Falten dos anys; jo crec que es pot arribar al cinquanta per cent. Per tant, la relació, en transport públic, Vallès-Barcelona està funcionant bé. Hi ha els

Fitxer 22CTH2

Ferrocarrils de la Generalitat, hi ha la Renfe, hi ha molt de transport públic i, per tant, és un tema, diguem-ne, que està ben enfocat.

L'altre objectiu que es marcava era passar del tretze al vint-i-un en les relacions internes del Vallès. Aquí sí que l'objectiu..., ens hem quedat curts, eh?: estem en el quinze per cent i l'objectiu era arribar al vint-i-un per cent de les relacions internes del Vallès amb transport públic. Ja els avanço que a nivell ferroviari es poden fer millores –evidentment, l'orbital ferroviària, duplicar les freqüències de l'R8–, però no hi ha masses coses a fer en l'àmbit ferroviari i tot i que aquest era un objectiu molt ambiciós. En canvi, sí que està funcionant molt i molt bé el transport públic per carretera eh?

L'altre objectiu que dèiem era aquest de millorar el transport públic per carretera, l'autobús interurbà, i assolir 16,7 milions de viatgers en els corredors Brcat i incrementar l'ús del ferrocarril en un trenta-cinc per cent. En autobús –anàlisi d'interurbans–, des del 2016 al 2024 hem crescut un seixanta per cent; seixanta per cent en creixement d'autobusos. Només del 2023 al 2024, és a dir, fa un any, hem crescut un vint per cent. Com veuen, el transport públic per carretera... Després

veurem casos concrets –el de l'Autònoma, com està funcionant, diguem-ne, d'una manera molt adequada. A nivell ferroviari, Ferrocarrils de la Generalitat ha crescut un vint per cent; Renfe, un vint per cent.

Si ara anem en els objectius ambientals... En temes ambientals, es preveia una reducció, evidentment, dels gasos d'efecte hivernacle per lluitar contra el canvi climàtic i hi havia tres paràmetres que es plantejava que milloréssim. Un era reduir un vint-i-cinc per cent les emissions d'òxids de nitrogen; estem al vint-i-vuit per cent de reducció. Per tant, en òxids de nitrogen, ha funcionat el pla i s'han reduït les emissions més del que estava previst. En partícules moleculars, les PM10, es preveia arribar a un 22,5 per cent i estem en un vint per cent; per tant, estem una mica lluny, però estem aconseguint l'objectiu. Queden dos anys, diguem-ne, el 25 i el 26, per veure, i jo crec que també s'assoliran. Per tant, òxids de nitrogen i partícules moleculars s'aconsegueix. No així en l'emissió de CO₂, que en aquest període del 2016 al 2024 s'ha crescut un 2,2 per cent acumulat de creixement d'emissions de CO₂, tot i que del 2023 al 2024 hem passat d'un 2,4 d'acumulat el 2023 a un 2,2 el 2024. Per tant, hem començat una tendència a reduir les emissions de CO₂ també en aquest àmbit. Un altre element a destacar és que el parc de vehicles s'ha reduït i ha millorat la seva qualitat ambiental –són més híbrids, més elèctrics, menys de gasoil, per tant, tenim un millor parc de vehicles– i la mobilitat en vehicle privat s'ha estabilitzat.

Si m'ho permeten, destacar algunes actuacions. Després, el senyor David Prat s'hi allargarà, però jo voldria destacar algunes actuacions en els diversos àmbits d'actuació d'aquest pla. En l'àmbit ferroviari, fa quinze dies, diguem-ne, hi va haver un acord de govern de la Generalitat i un acord del Consell de Ministres pel qual s'autoritza el conveni dels intercanviadors de Volpelleres i Hospital General, un tema que s'havia treballat, l'anterior Govern, però estava pendent de l'acord. I, finalment, s'aconsegueix aquest acord, que, com vostès saben, si va acompanyat de la duplicació de freqüències a l'R8, permetrà millorar substancialment la mobilitat interna i també la mobilitat del Vallès amb Barcelona.

Dos anuncis que s'estan produint aquesta setmana, un de carreteres i un de transport públic. Aquesta setmana hem fet l'ordre d'estudi de..., o l'estudi previ per a

la millora de la capacitat i connectivitat ferroviària entre el Vallès i el Barcelonès Nord. Perquè ens aclarim, vostès saben que hi ha dos túnels que es plantegen des del territori: un des de Sant Cugat, Vallvidrera, per anar a Barcelona, un túnel directe, i una altra alternativa, la d'Horta. El de Sant Cugat, el de Vallvidrera, ja té aquest estudi previ realitzat, està en fase de que hem de començar a redactar, en el seu moment, quan es decideixi, l'estudi informatiu. Amb l'Ajuntament de Sant Cugat es va dir que fins l'any vinent no iniciàriem aquest estudi informatiu. I, en canvi, el d'Horta, per dir-ho d'alguna manera, doncs estava molt més retardat. Per tant, també apujarem el nivell i tindrem dos estudis previs per comparar la necessitat dels dos túnels. Aquest estudi previ es licita aquesta setmana i, per tant, és una obra important.

L'altre que també... Bé, l'altre anunci és de carreteres, però és el de la licitació de l'estudi informatiu i la declaració d'impacte ambiental de la ronda Nord, que també es fa aquesta setmana, estudi informatiu i declaració d'impacte ambiental de la ronda Nord. I això després anirà acompanyat, que han d'anar compassats, d'un estudi de paisatge i d'un estudi de mobilitat, eh? Per tant, dos temes importants: un de transport públic, un de carreteres. En l'àmbit ferroviari, jo vull destacar també la represa de les obres de l'R3 i la incorporació en el pla de rodalies d'un tram de la línia orbital ferroviària, que en aquests moments ja se n'està redactant l'estudi informatiu.

En l'àmbit del transport públic per carretera –d'infraestructures, eh?, n'estem parlant–, tenim la xarxa Brcat. I en aquest cas tenim el tram entre Terrassa i Sabadell que està en obres. S'ha adjudicat també el Brcat a la riera de Caldes, entre Palau-solità i Caldes, el setembre del 2025, i està en una fase molt avançada el Brcat de Sabadell i Castellar.

En l'àmbit viari ja he dit lo de la ronda Nord. Si un cas també destacar –i a això el senyor David Prats s'hi estendrà més– que també estem treballant als enllaços de l'AP-7. Aquest també és un dels convenis que té signat el Govern amb l'Estat, i que tenim redactats diversos estudis informatius d'aquests enllaços, potser el més important, el de la C-58 al barri Centre, i ja en parlarem. Després, en l'àmbit de la xarxa ciclable, que és un altre element important, s'està en obres en els trams

Sabadell-Terrassa, Terrassa-Viladecavalls, Montcada-Mollet i a la C-35 entre Sant Celoni i Riells. Això pel que fa referència a l'àmbit d'infraestructures, no?

Si un cas, Santi, saltem al transport. Anem a la diapositiva 15. Si un cas... És a dir, ara hem parlat d'infraestructures, però també s'està fent un esforç important, com dèiem, en l'àmbit del transport –sí aquí. Com vostès veuen, en l'àmbit del Vallès tenim cent vuitanta línies de transport interurbà –ves al següent. Hem realitzat, l'any 2024, onze millores. M'agradaria que se les mirin, perquè veuran que n'hi ha algunes que donen a l'Autònoma de Barcelona. Més d'una, eh?: una, dues, tres, com a mínim, veig en aquests moments. L'any 2025, hem fet divuit actuacions, de les quals n'hi ha sis a l'Autònoma. Destaco això perquè després veurem la diapositiva que l'Autònoma s'està convertint en un gran centre intermodal, en un gran *hub* del transport. Tenim més de vint-i-una línies de transport interurbà que van de tot el territori de Catalunya... –aquí tenim el mapa de les coses que s'han fet–, doncs que van a l'Autònoma. Dos línies de tren més la de Renfe, diguem-ne, o de ferrocarrils de l'Estat, i Ferrocarrils de la Generalitat. Per tant, s'han fet unes actuacions importants.

No sé quina diapositiva deu ser aquesta. La del bus exprés... Bé, posa la de l'Autònoma, posa la de l'Autònoma. Aquest. Bé, a l'Autònoma hem fet vint millores. I aquest gràfic és molt important, perquè es demostra que si fas feina s'obtenen resultats. A la Universitat Autònoma, com veuen vostès, el primer any hi havia un quaranta-quatre per cent de vehicle privat; ara estem al vint-i-dos per cent. S'ha reduït a la meitat l'accés a l'Autònoma amb vehicle privat. I aquest any, si vostès miren la línia vermella o morada, veuran que ja hi ha més transport públic per carretera que no pas vehicle privat, eh? Per tant, no solament el tren és el més important per accedir a l'Autònoma, sinó vehicle per carretera. Voldria destacar que hi ha una línia, que és l'E1, la Barcelona-Cerdanyola-Autònoma, que porta més de 2 milions de passatgers a l'any a l'Autònoma.

Hi ha hagut, en l'àmbit del transport públic per carretera, un creixement des del 2016 al 2024 del setanta-sis per cent, setanta-sis per cent de creixement del transport públic per carretera. Ara ens trobem amb dificultats, a vegades, per assumir tot aquest increment, l'increment que es deu a molts de factors: hi ha més mobilitat, hi

ha aquesta mobilitat estudiantil, el transport no és car, els joves han optat pel transport públic i menys pel vehicle privat, no es treuen el carnet de conduir. Bé, tot això fa doncs que hi hagi una demanda important i que nosaltres intentem doncs anar incrementant, amb aquestes propostes que els hi hem dit en l'àmbit del Vallès –doncs divuit, un any, i vint-i-un l'any següent– millores en les actuacions del transport públic, no?

Per tant, com veuen vostès, s'està fent una feina important, s'està fent un seguiment important dels objectius que es marcava aquest pla, i jo diria que en l'àmbit de la millora del transport hem assolit uns bons resultats entre Barcelona i el Vallès –no tant interns del Vallès. Què hem millorat molt? El transport públic per carretera. I això ens ha de donar una pista –ja ho he dit i torno a insistir-hi. En la revisió del nou pla, podem posar tot lo que vulguem de millora del transport ferroviari, però això és molt llarg, i si volem de veritat contribuir a millorar l'índex, diguem-ne, de..., l'intercanvi modal, de manera que hi hagi més ús del transport públic, hem d'apostar sobretot pel transport públic per carretera.

Si un cas, dono la paraula al senyor David Prat perquè continuï l'informe de gestió.

El director general d'Infraestructures de Mobilitat (David Prat Soto)

Molt bon dia. Moltes gràcies, secretari. Doncs bé, com el secretari comenta, el que jo faria ara seria desgranar una miqueta més les actuacions que s'estan fent en matèria ferroviària, en matèria viària, en matèria d'infraestructura per al transport públic per carretera, en matèria de xarxa ciclable, és a dir, una mica més de detall de tot lo que s'està fent en l'àmbit del PEM Vallès. Recordem que hi ha moltes actuacions que són al PEM Vallès però que no són competència de la Generalitat, són competència del ministeri. Per tant, com deia el senyor Nadal, no?, hi ha un paquet molt important d'actuacions ferroviàries, que són del PEM Vallès, que és difícil que donin fruit en el curt termini. Per tant, diguéssim, per això, no?, diem que si volem realment en el curt termini canviar la quota modal, no?, sobretot internament en el Vallès, ho hem de fiar molt al transport públic per carretera, perquè a nivell ferroviari les coses que s'estan fent trigaran encara, diguéssim, a madurar, no? I, després, en Santi Ribas, que és subdirector de Planificació i Tecnologia, que m'acompanya, desgranarà més la part de mobilitat, eh?, tots els indicadors de

mobilitat, de motorització, de repartiment modal, doncs tenim tot un bloc també de mobilitat que intentarem doncs anar indicador a indicador explicant què ha passat, no?

Si comencem amb la part ferroviària, com dèiem, no?, hi ha un paquet molt important d'actuacions ferroviàries que estan al PEM Vallès, que segur que coneixen tots vostès perfectament. La primera seria el soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac, una actuació que dona, diguéssim, sobretot molta seguretat en l'àmbit de Montcada, que hi ha un pas a nivell que saben perfectament que és molt perillós, no? Obres que estan en marxa, obres que van començar a principis del 24 i que s'estan fent desviaments, algunes pantalles, però això, bé, va avançant, eh?

Desdoblament de l'R3 –també ho deia el secretari. Ara fa pocs dies va començar doncs aquest tall, no?, de setze mesos, que ha de permetre donar una embranzida a les obres de l'R3. Més enllà de les obres de l'R3, no?, que porten al..., bé, doncs que han d'incrementar el ritme en els propers mesos, també és important explicar que tota l'R3 com a mínim té estudis informatius en redacció, o sigui, tot aquest eix de l'R3 està començant ja a tenir una certa conceptualització de què s'ha de fer amb tota aquesta línia ferroviària tan important, no? De manera que de Montcada a Mollet hi ha un estudi informatiu en redacció, que és una part complexa, com sortir de Montcada per..., no?, amb l'R3. És un àmbit molt complicat, no hi ha massa espai. S'està fent un estudi informatiu del ministeri, que han decidit ampliar-lo fins Parets. Inicialment, havien de fer un constructiu directament entre Mollet i Parets, però han decidit, diguéssim, des d'un punt de vista més administratiu, que ho posaran també en aquest estudi informatiu. Per tant, hi ha un estudi informatiu en redacció entre Montcada i Parets, no? Parets - la Garriga està en obra. De la Garriga a Centelles s'està fent un estudi informatiu també, eh? –de moment està en redacció–, i de Centelles a Vic hi ha un estudi informatiu que ja va ser sotmès a informació pública i que ens consta que en aquest moment estan doncs en tràmit ja de sol·licitar la declaració d'impacte ambiental, no? Per tant, aquest va una mica més avançat. També en l'àmbit de l'R3, s'està fent un estudi previ per a una estació en l'àmbit de Montmeló, eh?, que també doncs pot ser molt important per tot lo que ha de venir del pla director del circuit. I, per al municipi de Montmeló, s'està fent un estudi per a una nova estació a l'R3 en aquest àmbit de Montmeló.

Una altra de les peces claus del PEM Vallès, com també deia el secretari, és la línia orbital ferroviària, no?, que hauria d'estructurar el

Fitxer 22CTH3

Vallès no amb Barcelona, sinó de forma transversal. Bé, doncs aquí s'està fent un estudi informatiu, eh?, de l'àmbit central, el que seria la connexió de l'R8 amb l'R4 a l'àmbit de Sabadell i l'àmbit de Barberà. Però estem en un estudi informatiu. Per tant, no?, tots sabem els terminis que suposen els estudis informatius i els constructius i les obres. És evident que, en el curt termini, això no ens pot ajudar, no?, a canviar aquest canvi modal a internament del Vallès, no? Per tant, hem de posar pressió que això segueixi, que es faci lo més aviat possible, però està en aquest estadi, en estudi informatiu.

Si saltem també doncs ara a la... Hi havia una tractació en el PEM Vallès, que era estudiar noves estacions, concretament una a Rubí, de Ferrocarrils. Ara a Rubí hi ha una estació i se n'està estudiant una altra en l'àmbit de la Llana, que també hi ha uns desdoblaments urbanístics que s'han de fer en aquell àmbit. Aquest estudi el tenim molt avançat i esperem doncs en les properes setmanes tenir ja doncs una visió de quina demanda tindria, si és rentable economicosocialment o no. Doncs aquest estudi també l'estem acabant, no?

I també un altre estudi que estem molt avançats seria la connexió Sabadell-Castellar, eh? Aquí hem fet un estudi de totes les possibilitats possibles a nivell de transport públic, des de perllongar els Ferrocarrils, des de fer un tramvia fins a Sabadell, de Castellar a Sabadell, fer un Brcat, que és el que estem fent ara doncs al projecte. I encara no el tenim del tot acabat, però apunta que de moment sembla que la cosa, l'actuació, diguéssim, o l'alternativa més viable seria fer aquest Brcat, que no descarta que en un possible futur es pugui transformar també en tramvia si la demanda doncs així, diguéssim, ho demana, no?

També, com deia el secretari, i molt important, els dos intercanviadors de l'R8 en Ferrocarrils, de Volpelleres a Hospital General. Per fi estem a punt de signar aquest

conveni. I també el que sí que podem dir és que els estudis previs de com han de ser aquests intercanviadors ja s'han començat, eh?, ja hi ha, diguéssim, per part del ministeri doncs algú treballant en com podem definir aquests dos intercanviadors.

Un altre estudi informatiu que està fent el ministeri, que és el salt de moltó de l'R4 i l'R8 a l'àmbit de Baricentro, de l'Autònoma, que això és perquè no sé si allà les vies de l'R4, quan es va cap a l'Autònoma... Doncs aquest estudi informatiu també està en redacció i va sortir a informació pública el mes de juliol.

També es continuen algunes obres de millora de l'accessibilitat a les estacions de rodalies. En concret, o ha començat o començarà aquest mes d'octubre, a l'empara del tall de l'R3, la millora de l'estació de Santa Perpètua a la Florida i, per tant, doncs aquí també es farà una actuació d'allargar les andanes a dos-cents metres i millorar l'accessibilitat. Això també està avançant, no?

I finalment, també, com una cosa més de futur, estratègica però molt important, com diu el secretari, doncs aquesta setmana es licitarà aquest estudi de millora d'aquest corredor, aquest corredor que hauria de ser Vallès Occidental - Barcelonès Nord, que seria una actuació complementària al nou túnel de Collserola de Ferrocarrils. Doncs en aquest àmbit del Barcelonès Nord, Sabadell, Terrassa, Cerdanyola, Ripollet, tot aquest àmbit, una millor connexió ferroviària amb el Barcelonès Nord, més enllà o a més a més de l'R4, pot haver-hi també altres alternatives, diguéssim, ferroviàries que puguin donar més capacitat. Perquè hi ha molta demanda –i així ens ho diuen els estudis– de que aquí també es pot fer una actuació potent a nivell d'infraestructura ferroviària.

Bé, això és lo mateix que acabo d'explicar amb suport gràfic, per tant, no m'hi entretindré. Aquí veuen doncs, en vermell, lo que està en obres o avançant i, en blau, tot el que està en projecte d'estudi. Per tant, veuen que aquí doncs, bé, tot, diguéssim, va avançant, tot i que, com dèiem, les obres ferroviàries costa molt acabar-les i materialitzar-les, no? Per tant, els fruits doncs serà complicat poder-los materialitzar l'any 2026.

Saltem ara a infraestructures del transport públic per carretera, eh? Aquí també doncs, com deia el secretari, a més és una aposta molt clara en aquest àmbit del Vallès. A nivell intern, hem d'apostar molt pel tema del transport per carretera, no? I,

per facilitar també doncs que aquesta oferta sigui encara més atractiva, estem desplegant tot un seguit de projectes que anomenem Brcat, que són carrils busos, eh?, o exclusius o gairebé exclusius, per donar més velocitat comercial i fer l'oferta més atractiva, no? I aquí doncs, concretament, tenim ja una obra que està en aquests moments en marxa, i que és el Brcat entre Sabadell i Terrassa, des de l'Hospital de Terrassa, que és una obra que va començar l'any passat i que, si tot va bé, l'acabarem el primer trimestre del 26.

I també una altra obra que pensem que és molt important: l'eix de la C-59 entre Caldes i Palau, que també suposa doncs fer dos carrils exclusius per a bus a més a més dels dos que hi ha ara mateix de la carretera, de la C-59. Recordem que aquest àmbit de la C-59 té uns trenta mil vehicles al dia, que és moltíssim, i a més hi ha una oferta molt potent de bus, però que hi ha una congestió, diguéssim, contínua en aquest eix de la C-59 i, per tant, doncs a aquesta oferta de bus ara mateix li costa, no? Doncs amb aquests carrils busos directes entre Caldes i Palau pensem guanyar uns quants minuts per al transport públic i fer-lo més atractiu, no? Aquesta obra, que està adjudicada, si tot va bé la podrem començar aquest mes de novembre. Per tant, doncs, una altra obra de l'àmbit del Brcat que podrem començar a construir aquest any.

I, en l'àmbit de projectes, tenim molt avançat el projecte del Brcat entre Sabadell i Castellar. A aquest també doncs estem a les acaballes. Compartir amb l'ajuntament doncs com ha de ser aquest Brcat a la B-124. I a la B-140, que és un altre eix molt important, aquest eix que va de Santa Perpètua fins a Sabadell i Barberà, aquí estem fent tot un projecte de reforma integral de la B-140 per donar-li, primer de tot, seguretat viària a la carretera, és a dir, hi posarem una barrera central al mig per separar els sentits de circulació, el que en diem carreteres tipus 2+1. Millorarem les parades i també hi posarem una via ciclable en aquest eix, no? És important dir també que, en tots aquests projectes de carretera i Brcats que estem construint, de forma sistemàtica ja hi posem sempre al costat una via ciclista; és a dir, ja no pensem només la carretera, sinó que sempre que fem una millora d'un eix viari, eh?, intentem de forma sistemàtica posar al costat una via ciclista per intentar que aquesta mobilitat quotidiana –no només de lleure, sinó mobilitat quotidiana– a curtes distàncies pugui tenir també aquesta possibilitat d'anar en bicicleta i, per tant, contribuir també a

aquest canvi, a aquesta millora de la sostenibilitat, no? I també doncs hi ha altres Brcats que també estem estudiant en l'àmbit del Vallès, que doncs hem de continuar avançant en projectes.

Bé, això és una mica el mateix, també en format gràfic. No m'hi estendré.

Si saltem ara al bloc viari..., eh? Hem parlat primer..., bloc transport públic. Intentem, tot lo que podem, doncs portar-ho al transport públic, però també hem de pensar que al final doncs tot lo que no pugui anar al transport públic ha d'anar per les carreteres, no?, i les carreteres doncs han de ser segures, diguéssim, han d'intentar tenir funcionalitat i, per tant, doncs també pensem que cal millorar la xarxa viària, eh? Si podem, tot al transport públic, però la xarxa viària que té problemes doncs també cal, si podem, millorar-la, no? En aquest sentit, actuacions importants que s'estan fent o s'han fet, no?

La primera, una de les actuacions, diguéssim, més potents que podem explicar és l'entrada en funcionament de la B-40 entre Abrera i Terrassa, que va ser el febrer del 24. Com deia el senyor Nadal, avui ja tenim uns 35.000 vehicles al dia en aquest tram entre Abrera i Terrassa, per tant, és més potent, és a dir, hi ha molta gent que l'utilitza. Això vol dir que hi ha gent que feia un recorregut més llarg i ara li va millor. Per tant, això doncs està tenint un ús important. I també cal destacar que la Generalitat, en aquest cas –aquesta obra recordem que és del ministeri–, va fer una obra de millora del nus de la B-40 amb la C-16, perquè aquest trànsit que ve de la B-40, que molt d'ell es queda a Terrassa i a les immediacions de Terrassa..., però hi ha també un volum que continua cap a la C-58, cap a Barcelona, doncs hem fet uns carrils de trenat, uns carrils, diguéssim, de millora, de que aquest trànsit es pugui realitzar millor per la C-16. I aquesta obra va entrar en servei el juliol d'aquest any.

Seguim parlant d'aquest àmbit. Com també deia el senyor Nadal, ronda Nord. Tots saben que tenim un conveni signat perquè la Generalitat en faci l'estudi informatiu, el projecte i les obres. Doncs també com explicava el senyor Nadal, molt important, aquesta setmana licitem l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental, eh?, que són els dos documents potents, administratius, que ens han de servir per desenvolupar aquest eix. I acte seguit també licitem dos estudis més: un de mobilitat, per tenir, diguéssim, doncs una visió molt potent de mobilitat i poder fer tot

tipus d'anàlisis a l'entorn d'aquesta infraestructura, i també un estudi paisatgístic. Pensem que és un àmbit sensible i que requereix que hi hagi un equip especialista per mirar d'integrar lo millor possible aquesta ronda Nord en aquest espai entre Sabadell i Terrassa, doncs que també és sensible i, per tant, volem la millor integració possible d'aquesta infraestructura, no?

Una altra via molt important, l'AP-7 –també ho explicava el senyor Nadal. Aquí saben vostès que hem signat també un conveni amb el ministeri, un conveni que recull fins a disset actuacions a tot Catalunya, no només al Vallès, per un import de 250 milions d'euros per millorar els enllaços existents i fer-ne de nous, és a dir, fer-la més permeable en el territori, eh?, i millorar la seguretat.

En concret, en el Vallès tenim quatre grans actuacions. La primera seria el nus més important de la xarxa per a Catalunya, el nus C-158, AP-7, B-30, a Baricentro, eh?, a Barberà, que és un nus que cada dia pateix congestions sistemàtiques. Per tant, pensem que cal fer una actuació potent d'intentar desfer alguns trenats que fan que hi hagi unes cues que es poden resoldre, i, per tant, aquí doncs estem fent en aquests moments uns estudis previs de concepte, de com hem d'arreglar aquest nus i, per tant, la nostra idea seria que al final d'any poguéssim ja començar a licitar algun projecte d'aquest àmbit del nus de la B-30 amb la C-158 i l'AP-7, no?

Un altre nus molt important seria el nus de la C-17, C-33, AP-7 a l'àmbit de Parets i Montmeló. Aquí doncs també tenim problemes de congestió. Se'n recorden? Fa uns anys, vam millorar la C-17. Recordem que la C-17 tenia dos carrils entre Parets i Granollers. Era una carretera que tenia noranta mil vehicles al dia, i amb dos carrils, evidentment, no era suficient. Es va ampliar a tres. Però continua havent-hi, diguéssim, problemes de connexió de la C-17 amb l'AP-7. Requereix alguna millora en aquest àmbit per intentar fluïdificar una mica la C-17 justament quan es connecta amb l'AP-7, no? En aquest sentit, també un dels projectes que tirarem endavant en el marc d'aquest conveni és aquesta millora, eh?, d'aquest nus C-17, AP-7, C-33 per mirar doncs de reduir congestions en aquest àmbit, no?

L'altre nus que també és objecte de millora –en aquest cas el projecte l'està fent el ministeri– és la millora del nus de la C-60 amb l'AP-7. Aquí també s'està fent un projecte per part del ministeri. I, finalment, també preveu aquest conveni un nou nus

en l'àmbit de Sant Celoni, que en aquest cas estem fent uns primers encaixos, però s'ha de començar també el projecte. En l'àmbit AP-7, també tenim previsió de fer-hi grans actuacions a l'àmbit d'infraestructures, no?

C-35. Aquí doncs saben també que estem actuant. És una actuació de seguretat viària, bàsicament dintre del que en diem pla 2+1. Recordem que a les carreteres estem fent tot un pla de transformació a 2+1 per millorar la seguretat viària. Bàsicament és col·locar una barrera central al mig per evitar el xoc frontal, que és la causa de gairebé el cinquanta per cent dels accidents mortals a la xarxa viària catalana. I, per tant, doncs en aquest àmbit estem actuant a la C-35. En concret, doncs, per exemple, entre Llinars i Vilalba Sasserra estem fent el projecte; entre Vilalba i Sant Celoni ja està en servei aquest àmbit del 2+1; entre Sant Celoni, Gualba i la Batllòria estem en obres –recordem aquí també que hi va acompanyant un carril bici que també estem construint–, i entre la Batllòria, Riells i Sant Feliu de Buixalleu, estem fent el projecte. Per tant, tot aquest eix de la C-35 l'estem transformant en carretera 2+1, bàsicament per seguretat viària.

Un altre eix molt important d'aquest àmbit, la C-59; la C-59, com deia abans, no?, en l'àmbit del Brcat entre Caldes i Palau. Però també hi ha hagut un pas molt important, que és que ja hem llistat les obres de la variant de Sant Feliu de Codines. La variant de Sant Feliu de Codines, com vostès saben, té una travessera complexa, tortuosa, que fa que la convivència amb els veïns sigui difícil. Per tant, aquesta variant, doncs ja està l'obra licitada. Per tant, esperem que això pugui seguir endavant, no?

I, finalment, també una obra molt important, que no es podia fer abans de l'entrada en servei de la B-40, és la millora de la [13.51] entre Terrassa i Olesa. És una carretera que tenia molt de trànsit i que ara, amb la baixada que hi ha hagut, perquè ha anat cap a la B-40, doncs hi hem pogut fer unes millores importants de seguretat viària, amb rotondes per millorar l'accessibilitat, i aquesta obra també la vam acabar aquest mes de juliol. Bé, això és lo mateix, diguéssim, gràficament.

Bé, xarxa ciclable. Jo no m'hi estendré, perquè ja ho ha explicat el senyor Nadal. Bàsicament, Sabadell-Terrassa, Terrassa-Viladecavalls, Montcada-Mollet i C-35. Segueix.

Molt bé. Doncs ara cedeixo la paraula a en Santi Ribas, que faria la part de mobilitat.

El subdirector general de Planificació i Tecnologia (Santiago Ribas Domingo)

Hola. Us explicaré la part de seguiment de la mobilitat. Aniré passant una mica diapositives perquè tenim poc temps. I, fonamentalment, què ha passat entre... El pla específic de mobilitat del Vallès parteix d'unes dades de base de 2016, eh? I quins

Fitxer 22CTH4

fenòmens ens han passat principalment en aquesta època? Doncs ens han passat uns fenòmens tan importants com la covid, eh?, que ens va passar el 2019, 2020, en què... És a dir, nosaltres tenim un any previ, que és 2019, 20 és covid, i després tenim un escenari postpandèmia, que és 22, eh? Però no només ha passat això, sinó que també ha vingut la caiguda dels peatges, que també ha afectat la mobilitat. Això –i simplifiquem– està explicat en els documents, però hi han diferents efectes sobre la mobilitat d'aquest conjunt, de, sobretot, la covid i, sobretot, aquest efecte dels peatges, eh? Comentarem coses, d'acord?

El període 16-19, pre-covid, com si diguéssim, és un període de creixement de la mobilitat. La mobilitat va créixer significativament, però significativament en transport públic. En cotxe també va créixer, en vehicle particular també va créixer, però inferior a la taxa de creixement d'aquest període previ a la covid, eh? El transport públic va ser superior al transport privat. Què ens va passar? Que amb la covid ens va passar lo contrari. Lògicament, la gent..., amb mesures de seguretat, el vehicle privat va recuperar la seva..., va tenir una caiguda de mobilitat, lògicament, de tothom, però el cotxe va recuperar-la un any abans que el transport públic. Al transport públic li va costar molt recuperar aquesta tendència de creixement. Però, un cop vam superar aquesta tendència de creixement, aquest any després, que em sembla que és octubre de 2022, que ja recuperem la mobilitat del 2019, postcovid, el transport públic ha tornat a recuperar la tendència que tenia el 16-19, molt superior a la del vehicle privat, eh? Ha tingut un creixement molt significatiu i diferent del vehicle privat, la qual cosa és una bona notícia. I, de fet, aquest 2024 el vehicle privat és la primera vegada que pràcticament no ha crescut. En l'àmbit dels Vallesos, el vehicle

privat ha tingut un creixement no significatiu: ens ha donat un 0,1 per cent, eh?, quan el transport públic veurem que s'ha incrementat més.

Això, amb una dinàmica de població important. És a dir, Catalunya, com sabeu, ha crescut, ha continuat creixent la tendència de creixement de la població, i, en canvi, els Vallesos han tingut un creixement de població una mica inferior, però també significatiu, eh? Estem en taxes de creixement, per exemple, 2023-24, d'1,2. El pla específic de mobilitat del Vallès va estimar en aquella època, quan estimàvem... –el pla s'aprova el 21, però els seus treballs previs s'engeguen a partir del 19, 20–, estimava un creixement de població llavors, de l'Idescat, que es confiava a créixer... Hi havia l'escenari alt, eh?, i vam agafar l'escenari alt de previsió de creixement. Aquest escenari va quedar totalment desfasat. Actualment, ja estem per sobre de l'escenari alt que havíem previst, i la població continua creixent, eh? És veritat que la dinàmica dels dos Vallesos és una mica un creixement inferior a la dinàmica mitjana de Catalunya.

Llavors, us explico –a aquesta diapositiva sí que em paro una mica, perquè us ho voldríem explicar– que per mi és molt important el creixement de la demanda. És a dir, el transport públic ha crescut, ha tingut un increment sostingut. Si mirem aquesta gràfica... A veure si... No creieu que es veurà el meu punter. Però si mirem la columna que diu «Total» amb la taxa amb..., aquí diu «Increment 16-24», que diu «18,5 per cent». Aquest és el creixement del transport públic fins a data d'avui des del 16 al 24. Ha crescut un divuit per cent. És un creixement molt important. És una taxa interanual d'un 2,2 per cent i és un creixement molt significatiu. Aquest creixement molt significatiu, en autobús –si mireu la columna «Bus»– és un seixanta-u per cent, un seixanta-dos per cent en aquests períodes; és a dir, en aquest mateix període l'autobús ha crescut un seixanta-u. Vol dir que s'ha fet una inversió molt important en transport públic, eh?, que per la rapidesa no l'hem ensenyat. El secretari, abans, sí que ha pogut explicar cosetes, però a la presentació en trobaran més. Però hi ha hagut un creixement molt important perquè hi ha hagut una gran inversió en transport públic, i especialment aquests dos últims anys, també, eh?, amb un increment molt important.

Ferrocarrils també ha tingut un creixement significatiu. Estem a l'ordre del disset per cent. En modes ferroviaris són molt voluminosos i els hi costa més créixer aquest percentatge, però també ha tingut un acumulat molt important. En el tema de Renfe també teníem un creixement molt important. Renfe, fins fa un any, havia tingut un creixement d'un quinze per cent, eh?, que a la Renfe li han passat aquest 2024 algunes coses. Primer, les obres l'han afectat. També és conegut el robatori de cable de Montcada Bifurcació, Montcades, que ha tingut moltes afectacions de servei. Que a una de les línies li baixi la demanda doncs afecta molt en aquest total. I aquest any, el 23-24, doncs ha perdut un cinc per cent de quota, que fa que no estigui en els escenaris possibles. Dit d'una altra...

Més a sota –si ho veieu–, hi han les taxes interanuals, que seria com la mitjana del creixement anual que proposava el PEMV. En transport públic, estem bastant a prop de lo que proposava: hem crescut una mitjana anual d'un cinc per cent en transport públic per carretera i el PEMV proposava un sis per cent. Amb ferrocarrils, estem creixent les taxes que es proposaven. En rodalies, no, per aquest fenomen que us he explicat ara, que confiem que es recuperi el 25, eh? De manera que al transport públic estem bastant a prop del creixement que tenia el pla específic de mobilitat del Vallès, d'acord?

Això ara ja és... Els creixements de transport públic, que ja us he anat explicant, és el gran increment aquest és... Els corredors, per exemple. Si mirem els corredors exprés, que són els més potents de transport públic per carretera dels dos Vallesos, el creixement ha estat d'un setanta-sis, superant el seixanta que parlàvem abans. És a dir, és un creixement de demanda molt important, eh?, amb un interval de no tants anys. És a dir, en absolut ha crescut així el vehicle privat, eh? Bé, aquí us ho anem explicant.

Què li ha passat al vehicle privat? El vehicle privat... Aquí és la gràfica de l'àmbit català, però que en el Vallès també li passa una mica similar. És a dir, encara els màxims històrics, com us comentava..., no hem assolit el màxim històric de precrisi 2007-2008. Estem a prop; de mobilitat està molt a prop d'aquesta dada precrisi del 2007, estem molt a prop, però no hi hem arribat. Sí que hi ha una crescuda, però, com us deia, aquest 24, en els àmbits dels Vallesos no ha crescut.

És veritat que el pla específic de mobilitat del Vallès tenia un objectiu. Recordem-nos que hem crescut de l'ordre d'un seixanta al transport públic per carretera; un disset, ferrocarrils; un dotze... Doncs la carretera, des del 16 a data d'avui, només s'ha incrementat un sis per cent, quasi un set, no ha arribat ni al set per cent, eh? Ara, és veritat que el PEM, el pla específic de mobilitat, era molt ambiciós i volia reduir-ne un dos. Encara queden dos anys de comptabilitat, però està clar que és molt difícil que es pugui arribar a aquesta reducció, tot i que aquest any és el primer any –una bona notícia– que no ha crescut, eh? Llavors, en aquest indicador, en lo que és en increment de cotxes, doncs la tendència és clarament positiva en el sentit de que ha baixat, però no tan positiva com volia el pla específic de mobilitat del Vallès. Això és la distribució, però jo...

El president

Hauríem d'acabar ja.

El subdirector general de Planificació i Tecnologia (Santiago Ribas Domingo)

Sí, vaig acabant. Això és recalcar... Jo crec que això ho ha explicat el secretari. Hi ha els repartiments modals que hem assolit, eh?, això...

I, per acabar en el seguiment ambiental, a veure què us explico aquí, perquè tenim moltes diapositives, eh? Disculpeu. Important –ho faig una mica de memòria i així no fem tant diapositives–: el parc de turismes s'ha estabilitzat; de fet, ha baixat una mica, el nombre de vehicles lleugers baixa. Tot i l'increment de població anem a una reducció de vehicle cotxe. Això ens representa una transformació...

A més, quins altres canvis de transformació hi ha? Aquest any sí que ha començat a haver-hi una certa renovació. Ens està passant que sí que hi ha una renovació, un parc mòbil molt millor a nivell eficient, i és el que circula. Però encara hi ha molta gent que guarda aquell cotxe antic, que té molta antiguitat, i encara ens està envellint els cotxes. Però, tot i així, el parc que circula a les nostres carreteres és un parc millor perquè hi ha una certa renovació, eh? En l'aspecte de la renovació, un efecte importantíssim per nosaltres és que el vehicle elèctric ja és un..., les previsions del PEMV del vehicle elèctric, que semblava que no s'arribarien a complir, s'estan complint bastant i estem en un u per cent de la flota, amb un creixement de tendència important, amb la qual cosa hem millorat molt les eficiències, d'acord?

Ara us passo... A veure, un momentet, i us passo, finalment, a les... Jo crec que està per aquí. D'acord. Lo que us dèiem hem de recalcar. Les eficiències... Aquí és el consum de tones i d'emissions d'NO₂ i de partícules. Com deia el secretari perfectament abans, en aquests dos indicadors estem amb una tendència al PEMV..., estem complint el PEMV. Fins i tot amb una ja hem millorat, gràcies a l'eficiència d'aquests cotxes que estan millorant i que estan circulant cotxes més nous, i també a aquesta presència continguda de la mobilitat, és a dir, també el cotxe no ha crescut una barbaritat, perquè si hagués crescut molt això seria molt difícil, eh? I l'altre..., el que sí que en el de CO₂, com deia el secretari, no hem tingut aquest efecte. Això, en les emissions –una cosa és lo que emetem i l'altra, les emissions, que no només són emissions pel tema dels vehicles, sinó que són pel tema del conjunt de la indústria i tal–, també demostren que aquests números que estem dient de millora estan passant, eh? Totes les estacions de mesura de l'àmbit dels Vallesos estan demostrant que aquestes millores en partícules i [#09.13] estan baixant, eh? La tendència és molt clara.

I re més. Jo crec que ho deixaríem aquí.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Després disposareu de deu minuts per comentar una mica els comentaris o les preguntes que puguin fer els diferents grups parlamentaris. Començaríem donant la paraula al Grup d'Esquerra Republicana, seguidament als Comuns i la CUP, que són els tres grups que han fet la demanda de que hi hagi la compareixença. Per tant, la diputada Llop té la paraula.

Lluïsa Llop Fernàndez

Gràcies, president. Bon dia a tots tres, secretari, director, subdirector. Gràcies per les explicacions, pel munt de dades que ens han donat. En tot cas, esperem que ens puguin passar la presentació i poder analitzar-ho més clar. I intento endreçar-me amb tot el que han explicat i el que volem comentar. Malgrat que després el director i el subdirector han anat aterrant coses, d'inici, secretari, ens semblava que la seva presentació era excessivament triomfalista amb aquestes dades del 2024. Després hem anat aterrant coses i hem anat abaixant segons quines afirmacions s'havien fet.

És evident que les actuacions que s'han desenvolupat fins ara en infraestructures, en nous serveis de transport públic, gestió, etcètera, no han estat suficients per assolir els objectius, que podien ser ambiciosos, però és evident que som aquí i que no hem arribat a assolir aquests objectius, que al final és millorar la qualitat de vida de la gent a través de millorar la mobilitat, especialment la pública, per garantir que la gent es pugui desplaçar a treballar, estudiar, etcètera, i que, sobretot, ho faci amb comoditat i amb certesa, i no sense tenir clar com surt de casa i com arriba als llocs. Evidentment, també reduir la contaminació fins garantir que respirem un aire net i també reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Jo crec que els objectius del pla estaven molt clars.

Les dades que ens han anat exposant exposen que la mobilitat en transport privat..., inicialment ens deien que s'havia estabilitzat. Després el subdirector ja ha aclarit molt millor aquesta afirmació. Perquè, és cert, el darrer any s'ha estabilitzat, però no en el període que analitzem. Amb visió, des del 2016, aquesta mobilitat ha crescut més d'un sis per cent, quan havíem de reduir-la un dos per cent. Això ens deixa un any i poc per baixar un vuit per cent, que ja es veu que, amb la línia que portem, difícilment arribarem a això. En tot cas, també entre 2023 i 24 es van reduir un 0,2, si no ho dic malament, les emissions de gasos d'efecte hivernacle, quan en dos anys les havíem de reduir un nou per cent. Des de l'any 2016 hem tingut un increment del dos per cent. De fet, nosaltres entenem que aquestes emissions d'òxid de nitrogen, que aquestes reduccions d'emissions de partícules PM10 s'han reduït fonamentalment per una millora del parc de vehicles, no tant per una reducció en la mobilitat privada, sinó perquè els cotxes –i ho explicaven– són millors, afortunadament, amb un temps. I, per tant, doncs això incideix directament en aquesta reducció.

Però, en tot cas, no es tracta de reduir centèsimes o de deixar de créixer, sinó que el que necessitem és que realment es compleixin els objectius amb una reducció significativa de generació d'aquests gasos d'efecte hivernacle i d'aquests gasos contaminants, perquè aquest era el mandat del PEM Vallès que avui analitzem. De fet, avui més d'un setanta per cent de la població del Vallès segueix exposat a concentracions de PM10 per sobre de la recomanada per l'OMS, o un seixanta-set per cent segueix exposat a diòxid de nitrogen. Per tant, hi insisteixo, l'objectiu no és

baixar un cinc o un deu, sinó evitar que cap persona estigui exposada a respirar un aire que supera la concentració recomanada.

De tota manera, de l'anàlisi del pla, jo crec que en podríem concloure que la mobilitat entre el Vallès i Barcelona és una mobilitat que en transport públic ha millorat moltíssim, que segurament si rodalies estigués on ha d'estar doncs podríem dir que els objectius gairebé els tindríem a tocar. Perquè, és cert, han millorat l'increment important de Ferrocarrils de la Generalitat, l'increment de les línies exprés, però aquí tenim una pota que ens falla, que es diu rodalies. Perquè ens ho deien: els busos exprés pugen gairebé 2 milions en l'últim any, però en perdem quatre a rodalies. Per tant, és evident que on tenim la feblesa és en un sistema que afecta tot el país, i, per tant, en som plenament conscients.

Ara, si amb la mobilitat entre Vallesos i Barcelona ha millorat, on sí que suspenem, i suspenem claríssimament, és amb la millora a nivell del transport intern en els Vallesos. És a dir, aquí és on tenim un problema. Dins del Vallès, prop de nou de cada deu desplaçaments motoritzats es fan encara amb un vehicle privat. Per tant, és evident que tenim una oferta que, malgrat que hem pogut incrementar-la, continua sent residual i, per tant, és on hauríem d'esmerçar-hi els màxims efectes. En tot cas, entenem que aquest és el camí, que hauríem de continuar fent una contenció de l'oferta viària i millorar la qualitat i la capacitat del transport públic amb una millora d'oferta amb trens i autobusos.

Fitxer 22CTH5

I, sincerament, de la presentació que ens fan, on parlen molt més temps de carreteres que, juntament, de trens i autobusos, creiem que la intenció del Govern no és aquesta, sinó que va en una altra línia.

Per tant, des d'Esquerra Republicana tenim clar que cal prioritzar les actuacions que marca el propi pla específic de mobilitat del Vallès i anar amb aquestes actuacions, i no fer actuacions per assolir uns objectius que no estan dins d'aquests que recull. I, en tot cas, hi insisteixo, prioritzar exactament les que marca. I també ens sorprèn

que si, com vostès explicaven, en aquest darrer any no creix el vehicle privat i la tendència ha de ser que es redueixi, segurament la inversió tan incident en inversió viària no l'entendem. Perquè si el vehicle s'atura o tira enrere, quasi que potser hauríem d'invertir més en tren, que és cert, com deia el secretari, no és a curt termini –tots sabem que les inversions en inversions ferroviàries no són ràpides–, però, en tot cas, si que...

El president

Hauria d'anar acabant, diputada.

Lluïsa Llop Fernández

Vaig acabant, president. De tota manera, ja veig, eh?, que m'ha deixat una mica més. Volia dir: la mateixa generositat que amb els compareixents, perquè diguem que és ampli, això. En tot cas, entenem que és imprescindible tirar endavant el tema ferroviari.

I, per últim, i no me'n puc estar de dir-ho –dos coses i amb això acabo, president–, primera, agrair el reconeixement del secretari a la inversió en les línies de la UAB del 2014, que, evidentment, són inversions que venien del Govern republicà, i que és la prova que el transport públic, si hi ha oferta, i vostè ho deia, funciona. Per tant, sí, i gràcies.

I acabo amb això, president. Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Llop. Diputat Mijoler, quan vostè vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I crec que seré breu. Manifestar primer que em sento una mica decebut, honestament, perquè jo esperava haver tingut aquest informe amb temps suficient com per poder-lo analitzar i, per tant, que les interpel·lacions que ara els féssim doncs no fossin basades en intuïcions o en allò que ens han dit o aquelles notes que hem pres de forma ràpida, sinó que fossin amb dades empíriques i amb allò que vostès estan treballant. Per tant, aquí crec que estem en una desigualtat. Jo no els puc interpel·lar sobre qüestions que, honestament, desconec, i que, per

tant, segurament me les podran dir després. Per tant, la meva sensació és que avui estem perdent el temps, absolutament, perquè això ens ho podien haver enviat per correu electrònic i ja està, perquè poca interacció podrem tenir avui.

D'entrada, jo crec que és fonamental veure com està i quins són els resultats d'aquest pla per treballar, precisament, i ho ha dit d'entrada el secretari, a la revisió del pla o amb el nou pla fins al 2030, no? Crec que l'objectiu que marcava el secretari ha de ser, honestament, el que ha de ser l'objectiu d'aquest pla, que és passar de la carretera, passar del vehicle privat al transport públic, no? Honestament, amb lo que s'ha estat apuntant aquí, doncs no he tingut aquesta sensació, que l'objectiu estigui coordinat amb les accions. Si tenim un objectiu, que és reduir el transport per carretera i sobretot reduir el vehicle privat, les accions haurien d'anar encaminades a això. És veritat que les accions o qualsevol política ferroviària és molt més a llarg termini que l'ampliació d'una carretera, és cert, però el que... Hi insisteixo, tinc la sensació de que –i ho deia abans la meva companya– estem fent les accions de sempre, que estem fent les polítiques de sempre en mobilitat, Sobretot perquè estàvem parlant d'un vint-i-u per cent de la reducció en les relacions internes i estem només en el quinze per cent. Jo crec que aquesta dada és la més fonamental. La resta... És veritat que hem de posar en valor moltes de les dades amb les que s'està complint el PEMV, i algunes que fins i tot estan per sobre. Però la realitat, que un dels objectius principals, precisament perquè el Vallès és policèntric, diguéssim, no? –no podem dir que tingui una única centralitat–, són les relacions internes el que ha de ser més important. I aquí estem veient que està fracassant aquest pla.

Celebro les qüestions ambientals. Però, per exemple, no sé quin impacte han tingut les zones de baixes emissions en aquestes reduccions ambientals, i quines són de mobilitat de la comarca i quines son de mobilitat interna dels propis municipis amb la implementació d'aquestes zones de baixes emissions. Val a dir..., en genèric, eh?, crec que segurament el pla les conté, però avui no tinc la sensació de que haguem tingut dades qualitatives. Jo esperava, l'última intervenció, que fos molt més àmplia i precisament ha estat la més estreta, no? Està molt bé parlar de dades quantitatives, de quantitat de gent que..., però, per exemple, si parlem de la Universitat Autònoma, que crec que és una dada important, aquí necessitem saber i conèixer que precisament, probablement, el que hi ha és una tendència social i no pas

quantitativa, sinó que és la gent jove que precisament utilitza menys el cotxe, té menys carnet... Ho apuntava el secretari, però no sé si ho apuntava perquè té un bon olfacte, que segur que sí, que també, però no sé pas si tenim també la dada qualitativa que això ho acompanya. I això els hi requereixo, si us plau, que si no la tenen ens la faci arribar. I, si no, que fem aquests estudis.

M'ha sorprès que encara mantenim aquest estudi, no?, o sigui, perfecte quant a la connectivitat Vallès i Barcelonès Nord, però la licitació de l'estudi informatiu d'aquesta mateixa setmana, i que això no estigui contemplat..., o sigui, si això suposarà una variació o no dels objectius del pla. Perquè, evidentment, hi haurà d'haver un estudi paisatgístic, un estudi d'impacte ambiental, etcètera, etcètera, però això modificarà el pla en aquest sentit? No pas el del 26, perquè, evidentment, no tindrem l'estudi fins a divuit o vint-i-quatre mesos, probablement, però sí que, de cara amb el que estem treballant, entenc que és el del 26-30.

Bé, sobre la xarxa ciclable, algunes dades. Crec que està bé que estem treballant amb això, igual que amb el Brcat; té molt de sentit i, per tant, crec que en aquest sentit anem en el bon camí.

M'he apuntat algunes preguntes, que no sé si tindrè temps. Quins criteris s'utilitzen per prioritzar actuacions en el curt termini? És a dir, servei, equitat territorial, impacte climàtic, seguretat viària? I això com s'explicarà públicament? Es vinculen d'alguna forma als objectius del pla amb els pressupostos de carboni i amb la llei catalana de canvi climàtic? Veig que no hi ha cap relació. No sé si... El pla té prou cintura per incorporar això o haurem d'esperar ja al 2026? Evidentment, també hem perdut el temps amb els pressupostos de carboni, perquè ja haurem de fer la segona revisió i encara no tenim la primera. Quin horitzó tenim perquè l'eix orbital de ferrocarril i de bus ràpid assoleixin les freqüències i fiabilitat que realment siguin competitives? Això ho tenim a algun horitzó en el pla? Quines actuacions específiques es preveuen per a polígons industrials, hospitals...? Sobre campus i parcs tecnològics ja ho tenim, però sobretot línies a demanda, bus exprés, millora d'horari i enllaços, és a dir, aquestes relacions internes, sobretot. Quines mesures estructurals es contemplen per a les zones 30, camins escolars i pacificació dels entorns educatius? I com

incorpora el pla, o com ho incorporarà a partir del 26, la distribució urbana de mercaderies per reduir trànsit de furgonetes i congestió als nuclis?

Res més. I espero les seves respostes. I ho torno a dir: jo crec que hauran de tornar a venir. Quan tinguem l'informe els hi tornarem a demanar la compareixença per tal de que els puguem interpel·lar degudament. Però, bàsicament, crec que la mobilitat no és únicament i exclusivament quilòmetres d'asfalt, no?; la mobilitat és un dret. I sobretot s'ha de mesurar amb minuts de porta a porta, això és el que li interessa a la gent: quan trigo de casa meva a la feina, quant trigo de casa meva a l'hospital, no si s'han fet més o menys quilòmetres d'asfalt. I sobretot també tenint en compte la salut de les persones, i això només es mesura a través del medi ambient.

I disculpi, president, que m'he passat del torn.

El president

Gràcies, diputat Mijoler. I seguidament té la paraula el diputat Cornellà en representació de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies, president. Benvinguts a la comissió. Bé, a nosaltres també ens hagués agradat tenir aquest document abans per poder-lo doncs estudiar i parlar amb molta més seguretat. Tot i això, ens hem anat apuntant tot el que han anat explicant i farem, bé, un breu resum de tot plegat.

Primer de tot, entenem que l'objectiu del PEMV era reduir la congestió, incrementar la connectivitat i l'equilibri territorial en base al transvasament modal cap al transport col·lectiu i la reducció d'emissions, per fer-ho així, *grosso modo*. Nosaltres pensem que aquests objectius majoritàriament no s'han complert i alguns, en tot cas, s'han complert de manera parcial, en tot cas, com de fet vostès han explicat, per exemple, amb el tema de la reducció de les emissions. Sí que amb alguns han aconseguit unes reduccions importants i es poden assolir els objectius finals a finals del 2026, però ens preocupa molt que els gasos d'efecte hivernacle al final n'hi ha un increment i, per tant, estariem parlant més o menys sobre un nou per cent per sobre del que hauríem de reduir, i això ens preocupa. I els altres dos indicadors, tant el NO_x com el PM10, nosaltres entenem que la baixada ve més a conseqüència també de la

millora del parc mòbil que no pas de les pròpies accions del pla. Per tant, no s'ha aconseguit.

I l'altre gran objectiu, que és el repartiment modal per al transport col·lectiu, no?, que també fixaven en un vint-i-un per cent en mobilitat interna, vostès mateixos ens han deixat clar que estem al quinze per cent i que, per l'any que ve, és impossible que s'arribi a aquest vint-i-un per cent. Per tant, doncs, dos grans objectius per nosaltres no s'han complert, i això vol dir que si els indicadors no es compleixen, el que cal és replantejar les actuacions, i més si volen allargar-ho fins al 2030. Per tant, s'han de posar uns mecanismes de revisió que apuntin cap als incompliments d'aquests objectius i es redefineixi si s'allarga cap al 2030, perquè, si no, no tindrà massa sentit aquest allargament.

Per altre costat, ens han parlat de les millores a la xarxa ferroviària, i concretament han parlat de l'R8, de l'acord del Govern. Només dir-los que, bé, constatar que el conveni autoritzat pel Govern, que n'han parlat, que els intercanviadors de Sant Cugat entre l'R8 de rodalies i Ferrocarrils és igual que el que ja es va autoritzar fa dos anys. Per tant, tampoc –més o menys– no ens vinguin a dir que s'ha avançat molt, sinó que potser el que hem perdut són dos anys més d'inacció del Govern espanyol, no?, amb aquests intercanviadors que estan pendents.

Tampoc no ens han parlat del que suposarà la nova R-aeroport, que per nosaltres el que comportarà serà diversos problemes ja a la maltractada xarxa de rodalies, i el Vallès perdrà la connexió directa que ara té amb l'aeroport del Prat. I d'això no n'han dit res.

També... Bé, m'he anat apuntant coses per... Sí que han parlat de carreteres; de fet, han parlat de moltes carreteres. Per nosaltres això és contradictori, no?, perquè, per un costat, volem assolir uns objectius, però després ens parlen que moltes actuacions que s'estan fent són sobre carreteres, i concretament, no?, la ronda Nord, que torna a sortir, i ens parlen d'aquest estudi informatiu més un possible estudi de paisatge, etcètera.

Per nosaltres, totes aquestes propostes que presenten en carreteres no haurien de ser les prioritàries, i ens dona la sensació, en la seva presentació, que ho són. En canvi, sí que hauria de ser prioritària la xarxa ferroviària, com hem defensat sempre,

però ens ha sorprès que parlin d'aquest estudi previ del Vallès, Barcelonès Nord, no?, els dos túnels. Per nosaltres, entenem que és un despropòsit parlar d'aquest estudi previ, doncs saben vostès perfectament que és una obra faraònica i que no es farà mai, vull dir, ho sabem tots, encara que s'encarregui un estudi previ. I el que caldria, nosaltres pensem que el que caldria és fer el túnel de Montcada per a l'R4, que seria molt més econòmic i amb un retorn major per als usuaris del Vallès i del Bages.

Un altre tema, la ronda Nord. Saben vostès que hi han propostes interessants. Per on plantegen precisament fer aquest Quart Cinturó podrien posar un bus al llarg del corredor Caldes-Sentmenat-Castellar-Sabadell-Terrassa i Matadepera, i això no ho tenim. I, en canvi, sí que ens parlen, no?, de fer aquesta ronda Nord, que al final afavorirà el vehicle privat –no ens enganyem–, quan podríem plantejar ara mateix, no?, posar aquest bus llarg que no existeix.

M'allargaré un poc, president. Sobre l'Autònoma. És veritat que moltes línies hi arriben, tal com han explicat, però un cop allà la majoria paren molt lluny de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Hi ha molt de marge de millora en intermodalitat, en el sentit que es pot aprofitar la potencialitat de l'Autònoma com a node de connexió entre totes aquestes línies.

I amb relació a l'R3, estaria bé prioritzar el tram Montcada-Mollet i que la Generalitat faci una aposta decidida pel tren, intentant trobar un encaix a la solució proposada per l'Ajuntament de Montcada, i que si hi ha problemes s'intentin resoldre i no enquistar-los.

I ja per acabar, perquè no em dona el temps permès, una reflexió final. Si es creuen el que acaben de dir, el que acaben d'explicar, i s'ha estabilitzat i decreixerà la mobilitat en vehicle privat, com han explicat, quin sentit té ampliar la xarxa viària? No veuen vostès que això és contradictori, el que ens estan exposant amb les solucions que posen sobre la taula? El Quart Cinturó que vostès ens proposen és totalment contradictori a les explicacions que avui ens han donat aquí.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat

Fitxer 22CTH6

Cornellà. I seguidament té la paraula, i en nom del Grup de Junts, la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. En primer lloc, agrair-los la compareixença. I em sumo a les demandes que han fet els diputats que ens han precedit, perquè la veritat és que ens hagués agradat tenir aquest estudi abans. Perquè està molt bé presentar una llista de projectes i dades que desconexíem, però sense un previ avís i un previ estudi la veritat és que costa molt interpel·lar-los, costa molt fer-ne una avaluació i una valoració real. Per tant, el primer que els hi demanem és que ens facin arribar aquest estudi que van presentar ahir. I, juntament amb la presentació, crec que és veritat que seria pertinent que tornessin a comparèixer aquí al Parlament amb totes les dades i que des dels grups poguéssim fer un estudi una mica seriós de tot el que ens han presentat avui.

Perquè sí que és veritat que avui el que hem constatat és que no es compliran els objectius del pla estratègic que es van marcar. De fet, vostès ja ens han avançat que aquest pla estratègic s'allargarà fins al 2030, segurament. Per tant, el primer que ens agradaria saber és si allargar aquest pla estratègic, si hi ha un calendari previst, si es farà de comú acord amb els ajuntaments, quins són els objectius que aniran per endavant, quines prioritats es marcaran, no? Perquè estem parlant d'un pla estratègic que havia d'acabar el 2026 –que al final és aquí al costat–, i ara s'ha d'allargar uns quants anys. Per tant, ens agradaria saber quin és el llistat de prioritats i si s'escoltarà el territori per anar una mica de la mà amb tot plegat.

Una altra pregunta que els hi voldríem fer és quant a la partida pressupostària, no? I ens agradaria saber quin és el pressupost concret que s'han assignat per a aquest pla estratègic i quin és el full de ruta financer previst fins al 2026, una mica d'acord, també, amb tots aquests projectes que ens han presentat avui.

I un altre aspecte que ens ha desconcertat és el fet del no compliment de les emissions de CO₂. Perquè és veritat que ens han presentat els projectes que tenen previstos, que s'ha incrementat sobretot la mobilitat de transport públic per carretera, per tant, hi ha hagut una demanda que ha crescut, no?, el tema de la demanda de l'autobús. Però, si no es compleixen les emissions i, en canvi, apostem pel transport per carretera, el que considerem que seria important, no?, és apostar realment per l'electrificació de la flota d'autobusos. Per tant, ens agradaria saber si tenen algun objectiu marcat en aquest sentit i quina és la previsió a llarg termini per fer real aquesta descarbonització, que tots en parlem i que és un dels objectius que presenta aquest pla, però que a l'hora de la veritat veiem que ni s'està complint i que els objectius encara estan molt lluny. Per tant, apostem que..., estem molt a favor de que hi hagi transport públic, però que sigui, no?, a la manera també d'apostar per la descarbonització.

Després, també ens agradaria parlar, com han fet també els companys que ens han precedit, sobre el tema de l'Autònoma, que sí que és veritat que els estudiants necessitaven un transport públic digne per arribar a l'Autònoma. I jo mateixa soc del Penedès i quan vaig anar l'Autònoma era impossible arribar sense fer un transbord, sense poder compartir un cotxe i, a més a més, a l'edat que estudiés no tens carnet. Per tant, és molt important apostar pel transport públic. Sí que és veritat que hi ha els autobusos, que funcionen, però són insuficients. Molts busos no compleixen ni amb els horaris dels estudiants quant als horaris que tenen a l'Autònoma. I, per tant, el que ens agradaria saber és si ampliaran la flota d'autobusos cap a l'Autònoma o bé si, per exemple, tenen previst allargar l'R8 i que arribi fins al Baix Penedès, sobretot, perquè és una zona que no té una connexió directa amb l'Autònoma.

I, per acabar, m'agradaria fer una sèrie de preguntes una mica més concretes amb relació a l'execució real dels cent cinquanta quilòmetres de la xarxa ciclable, que vostès n'han fet menció. I ens agradaria saber com estan programats, quin és el seu calendari i quina previsió en tenen. I això és tot.

Moltes gràcies. I esperem que ens facin arribar aquest informe i, com els hem avançat, si ens poden fer-lo arribar, i segurament seria molt més eficient que tornessin a comparèixer.

Moltes gràcies.

El president

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

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Gràcies, senyor Nadal, senyor Prat i senyor Ribas, per aquesta seva compareixença. Nosaltres no ens podem estar tampoc d'afegir-nos als comentaris que han fet altres grups parlamentaris en el sentit de que aquesta intervenció, aquest llistat, aquesta relació d'obres, doncs això ho haguéssim pogut tenir amb una certa antelació i, per tant, aquesta comissió seria molt més de profit que no pas venir aquí a escoltar en tres quarts d'hora com vostès ens relaten la situació urbanística i, diguem-ne, de mobilitat dels Vallesos amb relació a la ciutat de Barcelona. Per tant, jo crec que això doncs ho haguéssim pogut tenir abans. I espero doncs que, com altres grups ho han demanat, tornin vostès a comparèixer per tal de que ens puguem preguntar coses reals sobre tot això que avui ens han presentat i que nosaltres doncs hem escoltat amb molt d'interès, però, evidentment, no som capaços en aquests moments de fer moltes més valoracions, no?

Vostès posaven en dubte... Doncs, bé, primer de tot han comentat l'incompliment del pla. Per tant, comencem malament. Comencen vostès mateixos doncs reconeixent que aquest pla quedarà molt absolutament desfasat d'aquí a pocs mesos, perquè té un calendari del 2021-2026. I, per tant, vostès també han fet el comentari de que la mobilitat entre la ciutat de Barcelona i el Vallès..., doncs n'estan francament contents. Creuen que és millorable, però funciona prou bé, però que el problema és a dintre del Vallès Oriental i Occidental. Jo vull posar en dubte també doncs aquesta primera seva reflexió de que la ciutat de Barcelona amb el Vallès doncs té una bona comunicació, perquè tots patim constantment els col·lapses en el nus de la Trinitat, per exemple, no?, i d'això no se n'ha parlat. Vostès fan veure que tot funciona perfectament. I jo vull en aquest cas doncs negar la major. Mirin, el pla específic de mobilitat del Vallès doncs parla molt de transport públic i de restriccions al vehicle privat, però la realitat és que milers de ciutadans del Vallès, milers, necessiten el cotxe, la furgoneta, el camió per anar a treballar, per anar a estudiar o per anar a fer

el que considerin oportú. I, per tant, quines mesures reals es contemplen doncs per millorar la xarxa viària i reduir la congestió real a les carreteres com la C-58, l'AP-7, la C-17, que té un col·lapse total constantment: quan no és per una obra, és per un accident, quan no per un vehicle avariats, i això ho sabem tots, i també vostès, evidentment. Però d'això no n'han parlat.

El Vallès, senyor Nadal, és un motor econòmic de Catalunya francament important, i, per tant, aquest pla de mobilitat no hauria d'afavorir també, creuen vostès, la competitivitat industrial i la connexió, per tant, amb els polígons industrials, empresarials? No creu vostè que s'ha pensat massa en la ideologia verda i poc en l'economia productiva? Perquè avui els hem escoltat parlar de mobilitat, de sostenibilitat, de xarxa ciclable, però, i els polígons industrials?, i les nostres empreses?, i els nostres treballadors? Que s'han de desplaçar contínuament, diàriament, en aquestes zones per crear ocupació per a la nostra economia, no? Perquè, miri, després de tants anys de plans, d'estudis i de diagnòstics, el que realment importa són les obres executades, les millores visibles, les infraestructures que realment funcionen. Aquest pla específic de mobilitat del Vallès, senyor Nadal, va néixer amb la voluntat d'ordenar i millorar un territori que és clau per al desenvolupament econòmic i social.

Com l'hi deia, el Vallès, els dos Vallesos són un dels motors industrials, tecnològics i logístics de Catalunya, però la mobilitat de la seva gent i de les seves empreses continua, com deia, encallada en els mateixos colls d'ampolla de sempre: la C-58, saturada; la B-30, col·lapsada; la connexió amb l'AP-7, francament, un drama; la C-17, també doncs contínuament col·lapsada i parada i aturada. I, mentrestant, doncs vostès ens diuen que tot està planificat, que hi ha un pla, que hi han informes, que hi han estudis, però els veïns de Sabadell, de Terrassa, de Mollet, de Granollers no volen powerpoints ni rodes de premsa: volen arribar a temps a la seva feina, a la seva universitat, als seus estudis, al metge, al que hagin de fer, no? I, per tant, considerem, senyor Nadal, que el que cal és escoltar més els alcaldes, les empreses –aquesta paraula que a vostès els fa tanta por de dir–, els treballadors, i entendre que no tot passa pel transport públic, sinó també per garantir la llibertat de mobilitat per carretera i amb vehicle privat i amb logística eficient i amb una visió integral de territori.

Jo no els hi faré gaires més preguntes, perquè la majoria de grups parlamentaris ja n'han fet moltes, però només els hi demano doncs que el Vallès necessita inversió, no discursos, perquè el Vallès doncs no pot esperar més.

Gràcies, senyor Nadal i companyia.

El president

Moltes gràcies. I seguidament té la paraula el diputat senyor Bello en representació de VOX.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Bueno, en primer lugar, agradecer al señor Nadal y a sus acompañantes su comparecencia. Y me adhiero a la petición que han hecho otros diputados de solicitarle la presentación. Hombre, la verdad es que, visto el desarrollo de sus explicaciones, nos la tenían que haber hecho llegar antes, porque nos han inundado con decenas y decenas y decenas de diapositivas, cientos de datos, un paso de las dispositivas desordenado –para adelante, para atrás–, con lo cual pues la verdad es que ha sido muy difícil, por ser generosos, el seguimiento de su exposición. Bien, pues yo voy a hablar de cosas que no he escuchado, ¿eh?, porque, de las que he escuchado..., hay que digerirlo. Cuando nos llegue la presentación pues lo haremos, ¿no?

Entonces, no he escuchado hablar, he echado en falta que hablasen de los aparcamientos disuasorios junto a las estaciones, especialmente las estaciones de ferrocarril, ¿no? Estos aparcamientos pues no solo facilitan el transporte de las personas, ¿no?, sino que además facilitan el uso del transporte público, compatibilizando pues el uso privado con el público, ¿no? Entonces, de esto no han dicho nada. Pues esperamos que nos cuenten alguna cosa, ¿no? Porque a todos nos preocupa que las personas puedan moverse con facilidad, con libertad, ¿eh?, y que pues puedan utilizar tanto medios privados –y aquí parece que en algunos casos se demonizan– como públicos, que entendemos que deben de ser compatibles y complementarios. Bien.

Tampoco han hablado de un tema que a nosotros nos parece crucial para Cataluña, que es la terminación de la B-40. Hablo de la determinación, ¿eh?, no de un trocito,

que además le disimulan el nombre y tal. Bueno. Hablo de la determinación de la B-40 o Cuarto Cinturón, que desde VOX hemos defendido en innumerables ocasiones en sede parlamentaria. Y, si nos permite un consejo, pues lo que creemos es que los gobiernos socialistas, tanto de España como de Cataluña, deberían liberarse de una vez de la presión de los grupos de extrema izquierda, ¿no?, y de su fundamentalismo ecologista y completar esta importante carretera, que beneficiará no solo a los habitantes y a las empresas del Vallés, sino de toda Cataluña.

En la línea también de defender la mejora de las infraestructuras ferroviarias, con la que todos estamos de acuerdo, ¿eh?, para potenciar el transporte público, querría preguntarle por dos actuaciones que se han prometido en diversos momentos, sobre todo en las campañas electorales, y que dentro del desorden de su explicación no me ha parecido ver, ¿no?, que son la construcción de dos nuevas estaciones de cercanías ferroviarias, una en Terrassa, en el barrio de Can Boada, y otra en Sabadell, en el barrio de Can Llong. No sé si las tienen ustedes en este momento en sus powerpoints, ¿eh?, porque no podemos hablar de otra cosa, ¿no?

Y, por último, también quería preguntarle por la demandada conexión ferroviaria entre Sabadell y Castellar del Vallés. Es verdad que han hablado varias veces de ello, pero han hablado varias veces de ello y al final me he perdido. No sé si ustedes apuestan por la conexión ferroviaria o no, no sé, pues que lo hemos visto varias veces. Y si les importaría aclarárnoslo...

Pues muchísimas gracias.

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. I ara, per acabar, té la paraula la diputada Candela en nom del Partit Socialista.

Eva Candela López

Moltes gràcies, president. En primer lloc, agrair la compareixença avui del secretari de Mobilitat, el senyor Nadal, i del senyor Prat i del senyor Ribas.

Mireu, volia fer una reflexió, en primer lloc, a tota la comissió, i en particular als membres de la Mesa. Jo crec que hauríem de plantejar-nos, quan hi ha intervencions d'aquesta magnitud, d'aquesta contundència d'explicacions que s'han de donar, si

no ens hem de donar més temps perquè els compareixents puguin esplaiar-se més amb les explicacions. Perquè crec que ens aporta molt i hem d'escoltar-los més pausadament. Si no, al final aquestes compareixences acaben sent això, que molts dels diputats potser no han entès, perquè han hagut d'explicar-ho, els compareixents, ràpidament, i crec que ens fem un flac favor tots plegats per la feina que suposa també preparar una compareixença així. És una reflexió que crec que ens hauríem de fer tota la comissió, i principalment la Mesa.

Jo, la veritat, agraeixo molt la compareixença. A diferència d'altres grups, evidentment, que estan a l'oposició, i nosaltres donem suport al Govern, la trobo una explicació realista, veient allò que està anant bé i que estem complint els objectius i allò en què no s'estan complint. I posant negre sobre blan quines són les dificultats que s'estan tenint. Jo crec que en cap moment s'ha intentat amagar el cap sota l'ala, sinó que el que s'exposen són les realitats que hi ha

Fitxer 22CTH7

i les dificultats amb les que ens trobem, no? I per què hem de reforçar certa mobilitat per carretera? Perquè no s'arriba a temps a arribar amb les inversions ferroviàries.

Bé, posada en valor la importància, la gran importància que té aquest pla de mobilitat específic del Vallès per al que són els Vallesos, dir-li al senyor Bello també que poder haguera pogut seguir com es va tramitar aquest pla especial de mobilitat, perquè va haver-hi una exposició pública, i no estàvem nosaltres al Govern, eh?, hi estaven uns altres, al Govern. Van haver-hi moltes reunions amb el territori, amb consells comarcals, amb alcaldes, i va haver-hi un període d'al·legacions. Vol dir que sí que crec jo que els objectius que es pretenien doncs en gran part –ja ho sabem que no n'hi pot haver sempre, però en gran part– eren de consens.

Jo crec que aquest esforç que ha explicat també d'aquest autobús interurbà, que també semblava que fos una mica qüestionat, jo haig de posar en relleu, amb el contacte que jo tinc amb els alcaldes dels Vallesos, la satisfacció que estan tenint amb aquest reforç del transport interurbà. Tampoc els hi ha sigut fàcil. També han

vingut –oi, secretari?– a barallar-se al departament cada un d'ells per anar millorant la seva zona. Però es va millorant poc a poc dintre de lo que el pressupost està permetent, i els alcaldes hi tenen satisfacció.

I, diputada..., li voldria contestar a la diputada del PP. Ens deia: «És que la gent no vol powerpoints.» Clar que la gent no vol powerpoints, però la gent ens pregunta a tots –segur que a vostè també–, a mi m'ho pregunten, a la meua comarca, moltes de les coses que surten en el powerpoint. I per explicar-ho aquí, powerpoint o papers, com sigui, però s'han de poder posar les dades en un document. Vol dir que trobo una mica menysprear la feina que està fent molta gent dir que la gent no vol powerpoints. Els powerpoints, o digui-li com vulgui, ens ajuden a tots a poder tenir dades sobre la taula i a poder opinar.

I jo, en concret, que alguns grups han comentat al respecte de la ronda Nord, com a usuària i ciutadana del Vallès, posar en valor aquest tram de la ronda Nord entre Terrassa i Abrera, que ha significat que hi hagi molt vehicle que no passi per dintre de la ciutat de Terrassa, en concret, i que ha permès les actuacions que s'han fet a la carretera de Martorell, concretament, que estaven projectades des de feia molts anys i s'havien anat fent els projectes de les rotondes a la carretera de Martorell. Si no hagués entrat en funcionament aquest tram de la ronda Nord entre Terrassa i Abrera, no haurien pogut executar-se amb l'eficiència amb què estan actuant ara. I res més.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. En tot cas, fent referència al comentari, bé, podem estudiar la situació. Però, vaja, avui entenc que pràcticament tindran una hora, seixanta minuts; ara en tindran deu, que segur que ho allargaran a quinze, i que bàsicament se n'aniran pràcticament a una hora. Però si algun cop creiem oportú que per a alguna compareixença doncs s'ha de determinar un temps més elevat per part dels compareixents com dels grups parlamentaris, escolteu-me, això, en principi no hi ha cap problema. En tot cas, senyor Nadal, disposa de deu minuts. I miri de ser...

El secretari de Mobilitat i Infraestructures (Manel Nadal i Farreras)

Bé, ho intentarem. No contestaré a totes les preguntes; si un cas, algunes referències genèriques a les seves intervencions.

En primer lloc, no sé, em sorprèn que diguin que a la compareixença doncs li ha faltat la documentació prèvia. Escolti'm, jo ara em mirava l'ordre del dia i diu «compareixença sobre l'últim informe del pla especial de mobilitat del Vallès», que és el que hem fet. Aquest informe es va presentar ahir a la comissió de seguiment, es va tancar ahir. És l'últim informe, i sobre aquest informe l'hem presentat. Si volen, ara el tindran, ja el tenen, però, vull dir, el podem acabar de trametre en la manera que sigui. I podem fer una altra compareixença, de manera que vostès hagin tingut totes les dades per esplaïar-se, per revisar tot el que creguin oportú, no?

Aquest pla específic de mobilitat va ser consensuat en el territori l'any 2021. En aquell moment era conseller el senyor Damià Calvet i director d'Infraestructures, el senyor Xavier Flores. Nosaltres el que proposem ara és revisar-lo, revisar-lo de la mateixa manera que es va redactar: amb participació de les institucions, dels ciutadans, dels grups socials, dels grups ambientals, dels empresaris, de qui sigui, diguem-ne, i arribar al consens. I fer-ho de manera equilibrada. Clar, aquí resulta que hi ha diputats, grups que ens diuen: «Vostès han fet una visió esbiaixada a favor de la carretera.» I altres que diuen: «Ecolti'm, de la carretera falta molt més, falta el Quart Cinturó, falta no sé què.» Nosaltres busquem un punt d'equilibri.

I, si m'ho permeten... –Santi, posa les diapositives de... Algú demana les dades econòmiques. El pla, quan es va aprovar, preveia 2.800 milions d'euros d'inversió. El setanta-u per cent d'aquests 2.800 milions d'euros, destinats a transport públic – setanta-u per cent, transport públic–; disset per cent, vehicle privat; nou per cent, mercaderies, i tres per cent, mobilitat activa. Setanta-cinc per cent de l'Estat, vint-i-cinc per cent de la Generalitat. I si ara mirem... Això era lo previst, eh?, previst. Ho repeteixo: setanta-u per disset. Per tant, setanta-u, transport públic. Aquests que diuen que no hi ha prioritat del transport públic: setanta-u per cent, pressupost! I executat, què hem executat? Doncs en l'àmbit del transport públic s'ha executat gairebé el quaranta-cinc per cent. I estan impulsades, és a dir, que estan en redacció o en fase molt avançada, el noranta per cent en l'àmbit del transport públic. En canvi, en l'àmbit del vehicle privat, només hem executat el vint per cent del previst. És a

dir, així com al transport públic hem fet el quaranta-cinc per cent, amb el vehicle privat només hem fet el vint per cent. I en altre cas, en el transport públic hem impulsat el noranta per cent i en el vehicle privat només tenim impulsat el cinquanta per cent.

Per tant, queda molt clar que s'ha impulsat el transport públic, que ja és lo que preveia el pressupost. Però, a més, amb l'executat, també. Per tant, desmenteixo aquella gent que diu que tenim una visió a favor del vehicle privat. Sí que tenim una visió de que els dos mitjans s'han de complementar. Nosaltres no creiem que impulsar el transport públic, fomentar el canvi modal, hagi d'anar en contra de resoldre els problemes de la mobilitat dels ciutadans i de les mercaderies. S'han de resoldre, i per això hi ha la ronda Nord i altres elements. Per tant, desmenteixo amb contundència, amb les dades, el que vostès, alguns, han dit.

Una altra qüestió –em sembla important. Molts de vostès han parlat de temes ferroviaris, i sobre els temes ferroviaris és veritat que tenim una complexitat d'actuacions i que hem de veure què es fa. Jo els hi anuncio que en poc temps, molt aviat, el Govern aprovarà una estratègia ferroviària de Catalunya amb l'horitzó 2050. Planifiquem amb l'horitzó a llarg termini.

Un altre element que està al damunt de la taula és el pla de serveis ferroviaris, que s'està redactant. I és aquí a on contemplem les actuacions que molts de vostès estan plantejant. És a dir, l'R1 ha d'arribar a l'Autònoma, per portar la gent del Baix Llobregat cap a l'Autònoma? Segurament que sí. Però llavors fem una reflexió per a tot el sistema ferroviari, que la farem en el pla de serveis. Hem de tenir una R1 que vingui de Maçanet, passi pel Maresme i vagi a l'Autònoma o és massa llarga? No l'hem de tallar en dos, potser, i guanyem en eficiència i en fiabilitat de la línia? I això val per a totes les línies ferroviàries de Catalunya. Segurament haurem d'intentar en el pla de serveis veure si les línies no són massa llargues i les hem de fragmentar en dues capçaleres, diguem-ne, per evitar que la contaminació que es pugui produir, no sé, a l'Hospitalet afecti la gent que va a Blanes o a Girona o a Maçanet, eh? Per tant, l'R1 és un element que es contempla si ha d'arribar a l'Autònoma.

Vostès saben que l'R1, en aquests moments, fins que no es faci el soterrament de Sant Feliu, que espero que s'acabi l'any que ve, no s'hi pot fer arribar. Per tant, és

un element que queda pendent. L'R8, al Penedès, lo mateix: també, diguem-ne, està en estudi en aquest àmbit.

L'R-aeroport, que també algú ha plantejat. Bé, d'entrada, l'R-aeroport té... Dues coses: l'R-aeroport serà una línia de rodalies també, eh? Algú diu que no és rodalies. Jo he vist una nota pública que diu: «L'R-aeroport no serà rodalies.» La gent, amb les tarifes de l'ATM, podrà anar a l'aeroport, els ciutadans de Catalunya. Serà una línia de rodalies, també. Té unes tarifes especials, perquè així es va contractar, però s'hi podrà anar. Segon, és evident que en el pla de serveis ferroviaris contemplem la viabilitat de fer una línia que vagi, si volen..., i ara em contradic amb el que acabo de dir –línies curtes, línies llargues, ja veurem com–, però pot anar de Lleida a Terrassa, a Manresa, a Terrassa i anar a l'aeroport, l'R4 i l'R4, i gestionada per Ferrocarrils o per Renfe Rodalies, o per totes dues empreses amb serveis diferents. Bé, ja ho veurem. Però, per tant, tot això es contempla en el pla de serveis ferroviaris.

El túnel de Montcada. Aquest és un element molt important que també s'està treballant. I sí que vull plantejar una qüestió. Senyor Cornellà, sí que hi ha gent que planteja fer l'R3 en el tram Mollet-Montcada per sobre la C-17. Però, vist com està en aquests moments de col·lapse tot aquest sistema viari, hem de treure encara més carrils de la carretera per posar al damunt el tren? És compatible? No és compatible? Això s'estudiarà. Però nosaltres en aquests moments veiem moltes dificultats –moltes dificultats– en aquesta opció que vostè ens està plantejant.

Una resposta concreta respecte al tema de Sabadell-Castellar. El pla i l'informe que hem fet ho diu. Hem fet un estudi de viabilitat dels diversos sistemes de transport de Sabadell a Castellar: hem estudiat el Brcat, hem estudiat el tramvia i hem estudiat el tren. La nostra proposta, i així figura, és fer el Brcat en aquests moments; és a dir, fer un carril bus dedicat..., per anar a Castellar, que no exclou que un dia es pugui fer el tramvia. I nosaltres pensem que els Brcats... Per exemple, el Lloret-Blanes, igual. Primer és una via dedicada al transport públic. Si llavors es satura i hi ha tanta demanda de transport que ho justifica, es pot plantejar la construcció d'un tramvia, però més endavant. I, per tant, nosaltres, claríssimament, optem pel Brcat, després pel tramvia i, de moment, queda exclòs el transport ferroviari.

Respecte a l'estudi del túnel d'Horta, diguem-ho així, no és un estudi sobre el túnel d'Horta: és un estudi sobre la connexió, diguem-ne, més del centre i la banda nord del Vallès amb el Barcelonès. I, per tant, aquest estudi també contemplarà totes les alternatives possibles, també de Brcats, també de tramvies, també de..., el túnel aquest de Montcada que plantejava el senyor Dani Cornellà, no?

Per tant, com vostès veuen –i ja acabo–, la compareixença, el document està a disposició seva. Estem disposats a venir quan vulguin i parlar quan vostès ja tinguin les dades del seu moment. Els convidem a participar en el procés de revisió aquest del pla d'aquí al 2030, junt amb els ajuntaments, junt amb les entitats. Vostès tenen un paper institucional més important; evidentment, representen els grups polítics i els ciutadans, per tant, poden participar-hi, i veurem com hi poden participar d'una manera dedicada. Voldrem l'equilibri entre la ideologia verda que diu algú i la ideologia productivista que diu algun més. Nosaltres trobarem l'equilibri, perquè nosaltres creiem en la mobilitat dels ciutadans, creiem en la mobilitat de les mercaderies, i pensem que afavorir la mobilitat també és afavorir la productivitat del nostre país i l'economia del nostre país. Per tant, ho farem amb transport públic, i allà on no arribi el transport públic hi arribarà la carretera.

I amb això jo crec que podem donar per conclosa la compareixença.

El president

Doncs moltes gràcies, senyor Nadal. I no sé si ara algú... Fem... *(Veus de fons.)* Puntualitzar..., mirem de fer una puntualització que no duri més d'una hora, eh? Vinga, doncs. Ho farà vostè, senyora Capella, o ho farà la senyora Llop?

Ester Capella i Farré

Voldria advertir al president que el segon torn és per si hi ha puntualitzacions a les manifestacions del compareixent.

El president

Ah, havia entès que volia fer una puntualització. *(Veus de fons.)* Doncs, hi ha alguna puntualització per fer per part d'algun grup? *(Pausa.)*

Doncs, senyor Nadal i acompanyants, moltes gràcies per estar aquí amb nosaltres i fins a la propera.

Ara fem un recés de cinc minutets, que ara ve festa grossa, ara, eh? Vinga, fins ara.

La sessió se suspèn a... i es reprèn a...

Fitxer 22CTH8

El president

Vinga, doncs.

**Projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria
d'habitatge i urbanisme (elaboració del dictamen)**

200-00013/15

Per tant, passem al punt 6, que és projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme. Per tant, tindrà la paraula la senyora Eva Candela per fer la presentació dels treballs de la ponència.

Glòria Freixa i Vilardell

President, un suggeriment, eh? És que, com que ens acaben de donar el nou guió de votacions, no sé si no podríem fer les intervencions i donar un petit recés de dos minuts després per endreçar les votacions, o cinc, perquè és que estem ara a tota velocitat canviant...

El president

D'acord, doncs. Doncs estem dient que faci la intervenció la diputada Candela i després parem dos minuts? (*Remor de veus.*) Tots. Vinga, doncs, fem totes les intervencions i després parem...

Glòria Freixa i Vilardell

Fem les intervencions i acabem de veure-ho, no?

El president

...i després parem dos minuts. Senyora Candela... Als ajuntament ja hi aniríem més fins, ja. Vinga.

Eva Candela López

Gràcies, president. Bon dia de nou a tothom. Avui arriba a la Comissió de Territori i Habitatge l'informe de ponència de la Llei de mesures en matèria d'habitatge i urbanisme. Aquest projecte de Llei procedeix del Decret Llei 2/2025, convalidat en sessió plenària de data 9 d'abril de 2025, sessió on es va votar també que es tramités com a projecte de Llei. En data 15 d'abril, s'acorda la tramitació del procediment d'urgència extraordinària i reducció de terminis i assignació de la comissió tramitadora. Es va nomenar la ponència en sessió d'aquesta Comissió de Territori i Habitatge, de data 11 de juny, i es van designar els membres ponents de cada grup parlamentari. De tots els grups parlamentaris van nomenar un membre, menys Aliança Catalana, que no va designar cap membre ponent ni tampoc ha presentat esmenes en el transcurs de la tramitació d'aquest projecte de Llei. Les compareixences es van substanciar en dates 30 de juny –cinc compareixences– i 7 de juliol –deu compareixences. Una compareixença retirada i quatre decaigudes. El que voldria avui també és agrair a tots els compareixents el temps dedicat i les seves aportacions, així com també a aquelles entitats que ens van fer arribar per escrit les seves aportacions.

En el termini establert s'han presentat 173 esmenes a l'articulat: vint-i-una esmenes del Grup Socialistes i Units per Avançar, trenta-dues esmenes del Grup de Junts, catorze esmenes del Grup d'Esquerra Republicana de Catalunya, quaranta-una esmenes del Grup del Partit Popular, quaranta-quatre esmenes del Grup de VOX en Catalunya i quatre esmenes del Grup de Comuns. També hi ha hagut disset esmenes presentades conjuntament pels grups Socialistes i Units per Avançar, Esquerra Republicana, Comuns i Candidatura d'Unitat Popular, esmenes que han estat treballades en sessions de ponència de dates 30 de setembre i 6 d'octubre, on s'han recomanat, no recomanat, retirat o transaccionat en funció de les majories en ponència. Us hem repartit fa un moment també una còpia d'una esmena transaccional que portem avui el Grup Socialistes i Units per Avançar, Esquerra Republicana de Catalunya i el Grup de Comuns, esmena que vol precisar en quines

condicions els grans tenidors que siguin promotors d'habitatge de nova construcció estan exempts d'inscriure's en el registre de grans tenidors. Esmena que hem pogut treballar ara a darrera hora, i disculpem que hagi sigut tan precipitat, però pensem que era important fer aquesta precisió dintre de l'articulat.

Arribem, doncs, avui amb l'informe, pas previ al debat que tindrem en el Ple del Parlament, d'un projecte de llei tramitat, com dèiem abans, com a urgència extraordinària. Vull agrair l'esforç de les diputades de la ponència que hi han participat, de tots els serveis del Parlament, del lletrat, del lingüista i de la gestora de la comissió pel seu treball i dedicació. Com a ponent relatora, dir-los que sé que no ha sigut fàcil, per la premura amb què ho hem fet tot, i per això mateix voldria agrair-los a tots la feina feta.

El president

Moltes gràcies, diputada Candela. I ara, seguidament, té la paraula la diputada de Junts, la diputada Freixa.

Glòria Freixa i Vilardell

Bé; moltíssimes gràcies, president. Bé, nosaltres començarem aquesta intervenció dient que és evident que des de Junts per Catalunya una de les nostres prioritats és resoldre

Fitxer 22CTH9

les dificultats que té la ciutadania per accedir a un habitatge en aquest país, però mai, i en cap cas, seguint les polítiques especialment comandades pels Comuns, que en aquest cas doncs és qui regenta les polítiques d'habitatge del Partit Socialista.

Volem dir, en resum, sobre aquesta proposta que es presenta avui i sobre el que votarem que la tècnica legislativa no ha estat la més adequada, que no se'ns ha permès a l'oposició ser escoltats tots els compareixents que vam presentar, i especialment el món municipal. I creiem que quan hi ha una modificació en

urbanisme qui segur que s'ha d'escoltar és el món municipal. I, per tant, el bloqueig de la compareixença tant de la Federació de Municipis com de l'ACM doncs per nosaltres és una línia vermella.

I, després, que s'ha legislat per la porta del darrere. Junts per Catalunya va presentar una llei per regular el lloguer de temporada. Creiem que era una llei que era adient i que s'adequava a l'Estatut d'autonomia de Catalunya, i, en canvi, en aquesta regulació tant el Partit Socialista com Comuns i com Esquerra Republicana ens van votar en contra. No es va poder tramitar per aquest Parlament. I, en canvi, amb una llei que es presenta avui per la porta del darrere, es presenta una regulació del lloguer de temporada, quan cap altre partit ha tingut dret a presentar-hi esmenes, perquè no es va fer dins del text inicial, sinó que s'ha posat en un text esmenat pel tripartit i que nosaltres no hi hem tingut cap opció de treballar. I, per tant, volem manifestar la nostra queixa. Dit això amb diferents punts, que nosaltres doncs ja ens manifestarem quan això vagi a Ple. Però sí que volem dir que ens crea molts dubtes el fet de que tot allò públic sigui públic per sempre, que nosaltres hi estem totalment d'acord, però ens crea dubtes el text d'aquesta llei pel que fa a la retroactivitat en la imposició d'aquesta mesura.

Volem dir també que no s'ha escoltat el món rural en aquesta ocasió. I lamentem profundament que caigui la llei que ja establia que els municipis de menys de cinc mil habitants doncs estiguin obligats a construir HPO. Perquè municipis petits, com pot ser l'Albi, amb tan pocs habitants, només falta que els obliguin a construir el cinquanta per cent d'habitatge de protecció oficial quan ja difícilment algú vol anar a construir en aquests municipis, i a part que els preus d'aquests municipis són perfectament assumibles.

Per acabar, m'agradaria també manifestar-me sobre una de les nostres esmenes, que creiem que és molt important. Tenim ple d'edificis inacabats en aquest país que podrien resoldre en part el problema que tenim de l'habitatge, edificis que tots els catalans poden veure en els seus pobles i ciutats que no estan acabats. I des de Junts per Catalunya doncs proposàvem una esmena que permeti legalitzar aquests habitatges que ara mateix no compleixen amb el codi d'edificació. No entenem que s'estigui proclamant la construcció de cinquanta mil habitatges, que tothom vegi la

dificultat de construir habitatge en aquest país i que no es vulgui fer-hi front aprofitant aquesta llei perquè tots aquests inacabats puguin ser posats a disposició de la ciutadania. Ens diran que és un tema de competències. Nosaltres volem dir que Catalunya ja va aplicar durant més de deu anys aquesta pròrroga a aquestes llicències que caducaven per poder continuar amb la construcció d'aquests pisos i que tinguessin la llicència de primera ocupació, i, per tant, des de Junts per Catalunya ho defensarem

I voldria acabar, president, dient només que des de Junts per Catalunya tenim la nostra pròpia política en matèria d'habitatge, que esperem que el Partit Socialista vulgui anar cap al centre i algun dia es sumi amb nosaltres a fer aquestes polítiques d'habitatge i que mai votarem polítiques d'habitatge d'aquells que ja han destruït l'habitatge tant de l'Estat espanyol com, en aquest cas, de la ciutat de Barcelona durant més de vuit anys, que són els Comuns.

El president

Molt bé; moltes gràcies, diputada. I seguidament la diputada Capella, en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula.

Ester Capella i Farré

Gràcies, president. Bé, la construcció, per tant, del dret a l'habitatge, l'accés a l'habitatge, la construcció del dret com a dret fonamental requereix un paraigua normatiu. Aquest paraigua normatiu a hores d'ara era incomplet perquè li mancaven peces claus que aquest projecte de llei ara completa, que són la regulació del lloguer de temporada i el lloguer d'habitació. Ja fa més d'un any hi va haver la possibilitat de complementar el paraigua normatiu per tal de començar a garantir el dret a l'habitatge, o la construcció del dret a l'habitatge, com a dret fonamental. La confluència en aquest cas de Junts, que hi va votar en contra, juntament amb el PSC, que s'hi va abstenir, doncs va fer inviable la regulació. La regulació ha provocat disfuncions, disfuncions que van en la línia de la pèrdua de drets del conjunt dels ciutadans.

Per tant, avui el que fem amb aquest projecte de llei és reparar la vulneració de drets dels ciutadans i, per tant, doncs completar aquest paraigua normatiu. Per tant, benvingut el projecte de llei, que neix d'haver obert un decret llei a la tramitació

parlamentària com a projecte de llei i en el que s'han pogut també doncs substanciar modificacions en matèria de dret urbanístic que van en la millora i l'acceleració dels procediments per poder dur a terme doncs la garantia del dret a l'habitatge, la completeness del dret fonamental a l'habitatge, que és també la capacitat de planificar de forma més ràpida i millor per garantir doncs que els ciutadans i ciutadanes puguin accedir a un habitatge. I això passa doncs per modificar també legislació que impedia que aquells habitatges que havien de tenir un preu accessible per a tothom doncs incrementaven el seu preu perquè anava vinculat a la construcció, per exemple, de pàrquings, i, per tant, també això ha comportat aquestes modificacions, que feien inviables moltes de les promocions públiques que s'havien de fer arreu del país.

Per tant, el decret obert a projecte de llei doncs dona compliment a una sèrie de qüestions –lloguer de temporada, lloguer d'habitatge–, per tant, la regulació, evidentment, també d'altres regulacions, com és el manteniment de l'HPO en aquelles zones que estan declarades tensionades i que, per tant, això vol dir que tenen una situació excepcional que no és equiparable a la resta del país. I diran: «Sí, un noranta per cent del país està declarat zona tensionada.» Evident, perquè han passat coses en aquest país, i tapar-se els ulls al que ens ha passat, que ha fet inviable l'accés a l'habitatge, doncs fa que els partits polítics, les organitzacions polítiques hagin de fer coses perquè això es reverteixi. I fins ara, doncs durant aquests anys alguns sí que les hem fet, d'altres s'han posat de perfil i d'altres hi han votat de forma permanent en contra.

I «apuntillo» una qüestió. Mirin, el mercat no ho arregla. I el mercat ja ens ha ensenyat que, per si sol, si no se l'embrida, doncs no arregla i no garanteix el dret dels ciutadans. Per tant, el que fem avui és un pas més per embridar el mercat, sí, perquè el mercat, si no se l'embrida, no garanteix dret, i el mercat de l'habitatge s'ha convertit en un mercat salvatge que va en contra dels drets fonamentals dels ciutadans. I nosaltres aquí estem per garantir els drets fonamentals dels ciutadans i ciutadanes del país. I el que no estem aquí és per garantir el dret d'uns pocs, que ja no és un dret, sinó que és l'especulació pura i dura. Per tant, benvingut el projecte de llei i endavant amb el projecte de llei.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, senyor president. El Grup Popular va abordar el treball en aquest projecte de llei amb la voluntat d'aportar per corregir els dèficits i les males polítiques envers l'habitatge, i ens vam trobar amb un acord entre el Govern i els grups de l'esquerra radical, que el que estan fent és introduir un projecte de llei amb una voluntat d'excloure la part d'agents que hi participen en proveir d'habitatges el que és el mercat de l'habitatge a Catalunya. El Partit Popular va fer una proposta de persones que volien ser escoltades, que necessitaven que escoltéssim, perquè eren proveïdors del mercat de l'habitatge, i, en canvi, va ser vetat pels grups d'esquerra, que no només no han acceptat les seves línies de treball, sinó que, a més a més, ni tan sols han tingut cap interès per escoltar.

Per tant, el projecte de llei que avui sotmetrem a la consideració d'aquesta comissió acaba d'enfonsar el mercat de l'habitatge a Catalunya, i aquesta és la realitat. Avui estem aprovant una llei, o un projecte de llei, un dictamen, que acabarà d'enfonsar-lo. No només no es construirà més habitatge, perquè la inseguretat jurídica que hi ha en cada un d'aquests articles fa impossible que la inversió privada aposti per construir habitatges, sinó que, a més a més, aquells que tenen habitatges en disposició de ser llogats retiraran els seus habitatges, perquè aquest projecte de llei és un atac a la llibertat de les persones, a la propietat privada i a la disposició dels seus habitatges. Per tant, avui és una mala notícia per als ciutadans de Catalunya, que veuran com cada vegada serà més difícil poder accedir a aquest habitatge.

El Grup Popular ha presentat quaranta-una esmenes, totes elles troncal, a remoure i a corregir els vectors d'aquesta llei. Per una banda, nosaltres el que volem és eliminar les zones tensionades, que el Grup d'Esquerra encara està miop en aquest sentit, en el sentit de que no veu com aquestes polítiques estan enfonsant el mercat de l'habitatge. El que vol també és acabar amb aquesta definició de grans tenidors que criminalitza la gent només pel fet de tenir habitatge, quan és molt necessari que moltes persones tinguin habitatge perquè puguin posar-los en disposició de ser

llogat. I, en aquest sentit, es necessiten unes condicions favorables per garantir la seva confiança i que això sigui així. I no només no ho han fet, sinó que, a més a més, introdueixen per la porta de darrere la regulació del lloguer temporal, quan, en definitiva, és un lloguer molt necessari a Catalunya.

I en aquest cas estan regulant una àrea que és competència de l'Estat, i no es pot regular amb aquesta llei. La senyora Capella ho sap molt bé, perquè quan va fer el seu decret llei va tenir en contra el dictamen del Consell de Garanties, que li va dir que això no ho podia regular. I, en canvi, ara ho estan fent a través d'aquesta esmena, que, a més a més, impedeix als grups polítics que hi participem, perquè al fer-ho a través d'esmena no ho podem esmenar. Per tant, no només estan regulant un àmbit que és de competència de l'Estat i, per tant, inconstitucional, sinó que, a més a més, estan impedit als grups polítics que hi puguem participar en la seva regulació. I, a més a més, estan enfonsant i fent que les persones que tenen pisos en disposició de posar per a lloguer temporal els retirin. I les escoles de negoci, les persones que venen a Catalunya per llogar un pis per motius sanitaris, per motius del talent –tan reclamat–, es veuran impedides a venir per culpa d'aquesta regulació.

Per altra banda, la inseguretat jurídica que hi ha respecte als grans tenidors és absoluta. Escolti'm una cosa, en aquesta llei hi ha una regulació de gran tenidor; en la llei de transmissions patrimonials, que augmenta de deu a vint, hi ha una regulació de gran tenidor. Hi ha una inseguretat jurídica absoluta i fa impossible la seva aplicació. Per tant, nosaltres aquí també, *in voce*, fem una esmena en el sentit de que, com a mínim, s'incorpori una disposició addicional donant al Govern un mandat de que faci una definició harmonitzada amb totes les normatives que ha aprovat últimament perquè hi hagi una clarificació de lo que veritablement és un gran tenidor. Perquè avui tenim tres definicions diferents a Catalunya de lo que és un gran tenidor, fruit d'aquesta improvisació i d'aquests acords que hi arriba el Govern amb Comuns i amb Esquerra Republicana, i a cada un d'ells els dona una definició diferent de lo que és un gran tenidor. I aquí l'únic que hi ha és una criminalització i una persecució de les persones que tenen habitatge. A tots ells els tracten de grans tenidors o d'especuladors.

El president

Vagi acabant, diputada.

Àngels Esteller Ruedas

Quan una persona compra un habitatge i el posa a disposició del lloguer aquesta persona necessita seguretat jurídica i necessita també que els inquilins tinguin la protecció deguda. Per tant...

El president

Diputada...

Àngels Esteller Ruedas

...deixaré la meva intervenció per al ple. I ara l'únic que faig és dir que el Partit Popular està en contra, troncament, d'aquesta llei, que lo que farà serà reduir l'accés a l'habitatge dels ciutadans de Catalunya.

El president

Molt bé, diputada. Mirem de no sobrepassar en excés el temps. Seguidament té la paraula, i en nom del Grup de VOX, la diputada Lora.

Mónica Lora Cisquer

Bé, gràcies. Molt bon dia. Jo, més que res, doncs per defensar les esmenes presentades, sobretot les que corresponen, lògicament, doncs al meu grup parlamentari, ja que entenc que per parlar-ne del text final, no?, que acabi sortint i que s'acabarà votant doncs en sessió plenària..., ja tindrem l'oportunitat de parlar-ho a la següent sessió.

Bé, jo sí que..., per deixar-hi constància, és que el conjunt d'esmenes que hem presentat des del Grup Parlamentari de VOX a aquest projecte de llei respon a un objectiu clar, que una d'elles doncs és millorar el text de la norma, reforçar –crec que és molt important, no?– la seguretat jurídica i garantir el respecte als drets dels ciutadans davant d'una norma que hem de ser conscients que neix des de la urgència –només s'ha de veure com hem viscut tot el procediment de la ponència, no? Nosaltres defensem una visió clara, i és que les polítiques d'habitatge han de donar seguretat jurídica, han de donar també llibertat i oportunitats. No podem permetre doncs que segueixin amb les polítiques d'imposicions, de més

Fitxer 22CTH10

intervencionisme i molta més burocràcia. Nosaltres hem intentat doncs corregir aspectes que considerem que són molt preocupants, com és, per exemple, l'excés de control públic sobre el mercat immobiliari, la falta de garanties per als promotors que hi ha actualment i que, malauradament, veig que seguirà amb aquesta norma. Després, la desigualtat de tracte entre operadors i la confusió normativa que genera doncs més incertesa que solucions.

De fet, les nostres esmenes el que busquen doncs és corregir disfuncions tècniques, eliminar ambigüitats i reduir la discrecionalitat administrativa. Perquè, sí, jo una cosa que tinc molt clara és que necessitem regles, clar que sí, però unes regles que siguin clares, que siguin objectives, terminis que siguin concrets i procediments que siguin doncs clarament transparents, no? En definitiva, vetllar per tal que la tramitació urbanística i totes les polítiques d'habitatge doncs siguin molt més àgils i més transparents.

També hem proposat mesures de simplificació i eficàcia, com en matèria de terminis, que siguin molt més clars; mecanismes electrònics que estiguin unificats, i el reconeixement també del silenci positiu. Perquè, sí, considerem que l'Administració ha d'assumir responsabilitats i l'Administració doncs s'ha de posar les piles i ha de ser molt més àgil, perquè considerem que garantir el dret a l'habitatge és assegurar un marc estable per a tothom, un marc estable que sigui just, que sigui respectuós també, i on les famílies, lògicament, puguin prosperar. I avui, malauradament, doncs veurem una vegada més, no?, com la mordassa antidemocràtica..., doncs no han entrat –bé, no entraran, però ja ho he vist en el procés– a valorar les nostres propostes i, per tant, les nostres esmenes, i això, doncs bé, és una cosa que no és que perjudiqui VOX, sinó que acaba perjudicant el conjunt dels catalans, amb un text que acabarà sortint doncs que és buit, que és ple d'incerteses. I és que si el decret llei ja era dolent, no vull ni pensar com serà aquest text definitiu de la llei.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Lora. I seguidament, i en nom del Grup dels Comuns, té la paraula la diputada Segovia.

Susanna Segovia Sánchez

Gràcies, president. Doncs, efectivament, finalment votem en aquesta comissió el dictamen del projecte de llei d'adopció de mesures urgents en matèria d'habitatge i urbanisme. I jo vull destacar el tema d'«urgents». Estem parlant d'un decret que fa més de sis mesos que va aprovar el Govern i que fa més de sis mesos que estem tramitant, i diria que sis mesos, o més, per a una qüestió que considerem urgent i considerem que hi ha una emergència és un tràmit que ens hauria de fer pensar què ens sembla que és massa curt i massa ràpid. Si com a Parlament no som capaços de posar agilitat en les tramitacions de les lleis, que estan pensades per solucionar els problemes de la gent, i ens sembla que sis mesos és massa ràpid, massa curt i que no s'han respectat els tràmits democràtics, doncs potser tenim un problema en com entenem que hem de treballar per donar resposta a aquesta situació. Sobretot tenint en compte que la mateixa Mesa del Parlament, el president Rull, ha enviat una indicació als grups per tal de que mirem d'accelerar els tràmits parlamentaris, sobretot els legislatius, perquè no pot ser que hi hagin lleis que s'hi passin un any i un any i mig en tramitació. Per tant, la nostra valoració és que més aviat anem tard, hem tardat més del que hauríem d'haver trigat, però ara ja ho tenim sobre la taula.

Crec que també és important fer una reflexió sobre el tema de les compareixences. Jo no entenc per què hi han grups que quan no s'aproven les seves compareixences els hi sembla una limitació dels seus drets democràtics i quan a la comissió d'investigació dels delictes de la pederàstia veten i voten en contra de la compareixença dels bisbes de l'església en aquella comissió no els hi sembla que allò fos una limitació dels drets democràtics i, sobretot, dels drets de les víctimes a una reparació. Igual amb el tema de legislar per la porta de darrere, perquè només cal veure les esmenes presentades pel Grup de Junts per veure que han intentat refer tota la llei d'urbanisme de Catalunya a través esmenes presentades per ells solets i a les quals tampoc nosaltres teníem massa cosa a dir. Però entenem que és el dret que tenen els grups de presentar esmenes i intentar aprofitar la tramitació

d'una llei que justament parla de mesures urgents en matèria d'habitatge i d'urbanisme. Una altra qüestió és que tinguin el suport o no tinguin el suport. Perquè, si parlem de polítiques d'habitatge i l'impacte que han tingut, hem de pensar que dels quaranta-cinc anys que portem des del primer govern democràtic a la Generalitat de Catalunya després de la dictadura, dels quaranta-cinc anys, trenta-quatre anys aquestes polítiques han estat en mans de Junts per Catalunya i el seu predecessor, Convergència i Unió. Per tant, una mica de responsabilitat deuen tenir de la situació en la que estem vivint.

Perquè atribuir també que el problema de la situació de l'habitatge és per la declaració de les zones tensionades, que fa un any i mig que està en vigor i que l'únic que ha fet és, de moment, contenir una mica –una mica només– la pujada de preus i no de la reforma de la LAU que va fer el Partit Popular, que va reduir els contractes a tres anys i que va convertir l'Estat en un paradís fiscal per als fons d'inversió que especulen amb el lloguer i que especulen amb l'habitatge, és tenir, com a mínim, una visió molt reduccionista de la història de les polítiques de l'habitatge en aquest país.

Nosaltres ho diem: la regulació del lloguer de temporada és urgent. No és cert que hi havia un dictamen del Consell de Garanties Estatutàries en contra, perquè ningú va demanar aquest dictamen. I, per tant, no hi ha cap dictamen que digui que no es pot fer des de Catalunya. És important regular el lloguer d'habitacions perquè no segueixi sent una via per escapar-se a complir la llei de contenció de rendes i, a més a més, estafar les famílies i fer-los pagar sis-cents i set-cents euros per una habitació. I és urgent que totes aquestes mesures entrin en vigor a partir de la setmana vinent, quan el Ple d'aquest Parlament ho portarà a debat i votació.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Segovia. I seguidament té la paraula el diputat Cornellà en representació de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, primer dir que estem contents que finalment doncs aquest projecte de llei de mesures urgents per a l'habitatge i l'urbanisme doncs arribi a aquesta fase final i pugui anar ben aviat a votació –de fet, la setmana que ve, esperem. Entenem doncs que sis mesos en cap cas és un termini curt. És un termini llarg, tenint en compte que l'habitatge és una de les problemàtiques principals de la ciutadania en aquest país. Per tant, la vara de mesurar si sis mesos és molt o és poc..., cadascú deu tenir la seva. Nosaltres entenem que és un problema prioritari per al nostre país. Sis mesos són molts –sis mesos són molts–, però, bé, ja el tenim aquí i estem contents.

Pensem que és un primer pas, un primer pas que el Moviment per l'Habitatge de Catalunya doncs demanava. Per tant, tindrà tot el nostre recolzament, perquè si és la pròpia ciutadania autoorganitzada en defensa d'un dret fonamental com és el dret a l'habitatge..., nosaltres hi hem d'estar aquí donant-hi suport per garantir un dret que encara avui no es garanteix. I, per tant, aquest nou pas, aquesta llei, entenem que avança amb aquesta garantia del dret a l'habitatge. Evidentment, no l'aconsegueix, i caldrà fer molta més feina, però és un pas endavant totalment necessari: necessari per regular els lloguers de temporada, necessari per regular els lloguers d'habitacions, necessari per mantenir l'HPO a les zones tensionades que, de fet, com ja s'ha explicat, és quasi tot el país. Per tant, són mesures efectives i que de ben segur van encaminades a millorar els drets a l'habitatge, el dret de la ciutadania a l'habitatge.

Per això, hem presentat doncs totes les esmenes i les transaccions que hem acordat, i van totes en aquesta línia. I, bé, que ens alegrem molt que finalment això, avui, aquesta llei arribi aquí i tiri endavant amb una majoria notable del Parlament de Catalunya.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat. I, per acabar, té la paraula la diputada Soberana en nom del Grup Mixt. Quan vostè vulgui.

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, president. Només dir que aquesta llei s'ha fet molt a correuita, que hi han moltes mancances. Ens hi abstindrem i reservem la nostra intervenció per al Ple.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. I ara, abans de fer aquesta breu parada, sí, tindriem la diputada Candela, que ens ha de dir si fa una transacció.

Eva Candela López

No, president. A veure, jo he parlat abans com a ponent relatora. No he expressat la meua opinió com a grup parlamentari. Donat que els altres grups parlamentaris sí que han expressat opinió, no només posicionar-se al respecte del text i de les esmenes, doncs demanaria si puc tenir paraula com a diputada del grup parlamentari. (*Remor de veus.*) Bé, si això ha de ser una controvèrsia, ja ho parlaré en el Ple.

El president

És que si tot ho acabem convertint en controvèrsies... En tot cas, sobretot, aclareixi's, doncs, el tema de la transacció.

Eva Candela López

Molt bé. Que quedi clar, per això, que el Grup Parlamentari Socialista com a Grup Parlamentari Socialista avui no ha pogut expressar la seva opinió en aquesta comissió. L'esmena... (*Veus de fons.*) No, he parlat com a ponent relatora. I el meu discurs el poden tornar a escoltar quan vulguin, que només he parlat com a ponent relatora.

Llavors, la transacció que hem entrat és una transacció per a l'esmena 123. I el que he explicat abans, això sí, és que és un aclariment per als grans tenidors, que suposadament serien grans tenidors, promotors d'obra nova que no hagin d'inscriure's en el registre de grans tenidors. Era un aclariment que quedava una mica ambigu en el text final que tenia el projecte de llei i que pensem que amb aquesta esmena queda més clar.

El president

Diputada Candela –que ara ho hem mirat una mica–, trenta segons per dir el que cregui oportú.

Eva Candela López

Però, què em vol dir que han mirat una mica i que tinc trenta segons? A veure, és que no vull discutir-me. Qui vulgui... Ja ho diré en el Ple.

El president

En trenta segons no pot fer el posicionament?

Eva Candela López

El posicionament... Ara veurem el posicionament, quan votem.

El president

D'acord, doncs. Diputada Esteller, vostè volia fer alguna esmena *in voce* al...

Àngels Esteller Ruedas

Jo vull dir la de la disposició addicional per donar-li un mandat al Govern perquè harmonitzi la definició clara de lo que és un gran tenidor, perquè, de totes les normes que ha anat aprovant al llarg d'aquests mesos, hi ha definicions ambigües que generen encara més inseguretat jurídica. El Partit Popular està absolutament en contra d'aquestes definicions, però, com a mínim, que quedi ben regulat.

El president

Bé; senyora Esteller, no en faci la intervenció... És que... Si us plau. No home, que ja som tots prou grans. (*Remor de veus.*) Fem el favor. Feu el favor.

El lletrat

Tenint en compte que ha presentat una esmena *in voce*, d'acord amb els articles 126 i 127 i concordants, el que li demanava és que ens digués el text concret de l'esmena.

Àngels Esteller Ruedas

Que el Govern definirà el concepte de gran tenidor i harmonitzarà la legislació aprovada en els últims mesos sobre aquest respecte. O obviem els últims mesos. (*Remor de veus.*)

Susanna Segovia Sánchez

És que no pots afegir una esmena ara, ha de ser una transacció.

El lletrat

És una esmena nova, i, en principi, una esmena nova no pot ser admesa a tràmit si no és subscripta per tots els grups. Entenc... *(Remor de veus.)*

El president

Doncs... *(Veus de fons.)* No, no, no, no, no. Si el lletrat ja ho ha deixat clar. Deixem-ho aquí. Havien demanat els diferents portaveus de fer un recés de dos minuts i... *(Dani Cornellà Detrell demana per parlar.)* Dani.

Dani Cornellà Detrell

No, demanava que la 123 aviam si es pot votar a part, que va en tot un grup.

El president

La 123 és la que passa amb les esmenes recomanades.

Dani Cornellà Detrell

Sí, del Grup Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i nostre.

El lletrat

L'esmena 123.

Dani Cornellà Detrell

Cent vint-i-tres, que si es pot votar a part.

El lletrat

És objecte de transacció [#12.56], de manera que no es votarà com a [#12.57].

El president

Fem una parada de dos minuts, que tothom es tranquil·litzi. Després de l'u va el dos, i comencem les votacions.

Glòria Freixa i Vilardell

També demanem votació separada, si us plau, del punt 150, d'acord? Del Grup Parlamentari del Partit Popular, «Esmenes no recomanades de la ponència», la 150, que anava en un *pack* conjunt.

El president

Parem, i tothom tranquil i engeguem. (*Àngels Esteller Ruedas demana per parlar.*)
Senyora Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Nosaltres demanem, del Grup de Junts, separada la votació de l'esmena 149.

El president

Cent quaranta-nou.

Parem dos minutets, doncs.

La sessió se suspèn a... i es reprèn a...

Fitxer 22CTH11

El president

Vinga, som-hi. Com he dit abans, després de l'u, el dos. I jo és la primera vegada que tinc un tipus de votació d'aquestes característiques, per tant, mirem d'anar amb tranquil·litat, que la Cristina, la gestora, també pugui treballar amb tranquil·litat. I bona cara i a poc a poc. (*Mónica Lora Cisquer demana per parlar.*) Digui'm.

Mónica Lora Cisquer

Només una cosa. Que com... Som conscients que ens han enviat l'ordre de votació ara, m'he adonat al fer-ho que en les esmenes no recomanades del PP hi han dos que les haig de demanar per separat. Ho dic ara o després? Què preferiu?

El president

Bé; ja ho ha dit ara. Doncs vinga, fem-ho, si no...

Mónica Lora Cisquer

Doncs va. La 4, per un cantó, la 4 del PP de no recomanades.

El president

Vinga, doncs, siguem pràctics.

Mónica Lora Cisquer

La 4 del PP, no recomanades, i la 131, també del Partit Popular, les no recomanades. I ja està.

El president

Molt bé. (*Àngels Esteller Ruedas demana per parlar.*) Diputada Esteller, acabi-ho d'arreglar.

Àngels Esteller Ruedas

Només, del Grup Parlamentari de VOX, demanar també, a part de les que ja són, votació separada de l'esmena 137.

El president

Molt bé. Un momentet, que el lletrat ho apunti, i després a les votacions ho anem ressituant tot.

Vinga. Som-hi? Vinga, primer anem amb les retirades, que no es voten. Tenen el text aquí. En principi no hi ha cap correcció a fer. Tothom hi està d'acord? (*Pausa.*) Se'n retira cap més? (*Pausa.*) No se'n retira cap més. Doncs som-hi.

Esmenes recomanades per la ponència. Ara votarem les esmenes recomanades, que són les següents: les del Grup Parlamentari Socialista, Grup Parlamentari d'Esquerra, Grup Parlamentari dels Comuns i Grup Parlamentari d'Unitat Popular, la 117, la 118, la 130 i la 135. Recordem que la 123 ha saltat a l'altra.

Vinga, 117, 118, 130, 135. Començaré sempre amb votació en contra, abstenció, a favor, CAF, que en diem els alcaldes. Vinga.

En contra?

4 de Junts, 2 del PP i 1 de VOX.

Abstencions?

Vots a favor?

(Remor de veus.) Perdó? Ah, perdona. Doncs del Grup Mixt 1 abstenció. Sí, així. És que si no em tapen i no et veig. Molt bé, diputada. Vinga.

Vots a favor?

5 del Grup Socialista, 3 del Grup d'Esquerra, 1 de la CUP i 1 dels Comuns.

D'acord? Per aquí dalt anem bé? (Pausa.) Sí? Vinga, doncs.

Ara la 8 i la 72.

En contra?

Junts, PP i VOX.

Abstencions?

Grup Mixt.

A favor?

Grup Socialista, Esquerra Republicana, CUP i Comuns.

L'11.

En contra?

Abstencions?

Partit Popular, VOX i Grup Mixt.

A favor?

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

136.

En contra?

VOX.

Abstencions?

Partit Popular i Grup Mixt.

I a favor?

Junts, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i la CUP.

La 74.

En contra?

VOX.

Abstencions?

PP i Grup Mixt.

I a favor?

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

57, 58.

En contra?

El Grup de VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt i el Partit Popular.

I a favor?

Junts, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i la CUP.

La 61.

En contra?

Cap en contra.

Abstencions?

Del Grup Mixt.

I vots a favor?

Carai! Junts, PP, VOX, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i CUP.

Vinga, ara passem a les del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar.

I comencem amb la 3.

En contra?

VOX.

Abstencions?

Junts i PP i Aliança.

I vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i la CUP.

S'aprova.

Vinga. La 5 i la 10.

En contra?

Abstencions?

Partit Popular, VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Junts, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i la CUP.

S'aprova.

La 15.

Vots en contra?

Junts i PP.

Abstencions? *(Veus de fons.)*

D'acord. Doncs vinga.

A favor, el Grup de Junts.

I abstencions?

PP. *(Remor de veus.)* En contra, en contra.

Tornem a començar? Vinga.

En contra? Del 15.

Junts.

Abstencions?

Partit Popular, VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i CUP.

S'aprova.

La 23. Perdó. D'abstencions n'han sigut 4, Junts. (*Veus de fons.*) El Becerra està «al tanto» de tot. Molt bé. I el senyor lletrat també. (*Rialles.*)

Vinga, la 23, la 30, el 34, el 47 i el 55.

En contra?

Junts.

Abstencions?

Partit Popular, VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Socialistes, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

La 26.

Vots en contra?

Junts i PP.

Abstencions?

VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i la CUP.

S'aprova.

La 17 i la 51.

En contra?

Junts.

Abstencions?

Partit Popular, Grup Mixt i VOX.

I a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

La CUP me surt Dani Cornellà, però, bé, haig de fer l'esforç cada vegada. Me surt el teu nom en lloc de CUP. Però bé.

S'aprova.

La 13, la 68 i la 77.

En contra?

Junts i VOX.

Abstencions?

Partit Popular i Grup Mixt.

I a favor?

Partit Socialista, la CUP, Esquerra Republicana i els Comuns.

S'aprova.

La 18 i la 19.

Vots en contra?

Junts, Partit Popular i VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I a favor?

I a favor PSC, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Ara, el Grup Parlamentari de Junts.

La 59.

Vots en contra?

Abstencions?

La del Grup Mixt, 1 abstenció.

I vots a favor?

Junts, PP, VOX, CUP, Esquerra, Partit Socialista i Comuns.

S'aprova.

I ara per les del Partit Popular.

62 i 153.

En contra?

Abstencions?

Del Grup Mixt.

I a favor?

Junts, Partit Popular, VOX, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i la CUP.

I ara d'Esquerra Republicana.

La 104.

Vots en contra?

Junts, Partit Popular, VOX.

Abstencions?

Grup Mixt.

I vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i la CUP.

Molt bé. Vinga, doncs.

Fitxer 22CTH12

En tercer lloc, votariem les esmenes transaccionades entre les presentades i el text inicial del projecte de llei que ha proposat la ponència, que són les següents. Esmenes transaccionades. Votació esmena per esmena.

Comencem per la del Grup Socialista, que és la 69. No? *(Veus de fons.)* Sí? Vinga. Som-hi amb la 69?

Vots en contra?

Junts, PP i VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt.

Vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

La 152.

Vots en contra? Vinga, vots en contra de la 152?

PP, Junts.

Abstencions?

El Grup Mixt i VOX.

I vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Molt bé.

La de Junts, que és la 43.

Vots en contra?

VOX, en contra.

Abstencions? Perdó. *(Veus de fons.)*

Bé, escolteu-me. *(Veus de fons.)* Ara estem on estem.

Vinga, passem a votació la 43.

Vots en contra?

Junts? (*Veus de fons.*) Bé, escolta, deixeu-vos estar. Que facin lo que creguin convenient! Vinga, seguim. (*Remor de veus.*) Va, ja som tots prou grans. Vinga!

Vots en contra?

Junts, VOX i PP.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I vots a favor? Veus que bé?

Partit Socialista, Esquerra, la CUP i Comuns.

Ha quedat aprovada igual.

Vinga! I ara passem a la del Grup Parlamentari de... (*Remor de veus.*) Si us plau.

Vinga. Ara deuen ser conjunts del PSC, Comuns, Unitat Popular i Esquerra.

La 46. Passem a votació.

Vots en contra?

Junts, VOX, PP.

Abstencions?

Grup Mixt.

I vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

Queda aprovada.

115, 116 i 129.

Vots en contra?

Junts, PP i VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt.

Vots a favor?

PSC, Esquerra, Comuns i CUP.

Queda aprovada.

La 73.

En contra?

Abstencions?

VOX i Grup Mixt.

Vots a favor?

Junts, PP, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i la CUP.

Queda aprovada.

I ara passem a la del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana.

La 22.

En contra?

Junts, VOX, PP.

Abstencions?

Grup Mixt.

Vots a favor?

PSC, Esquerra, CUP i Comuns.

La 70.

Vots en contra?

Junts, PP i VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I a favor?

PSC, Esquerra, CUP i Comuns.

(Veus de fons.) A favor. Queda aprovada, vaja.

La 49.

En contra?

Abstencions?

Partit Popular, Grup Mixt i VOX.

I a favor?

Junts, PSC, Esquerra, CUP i Comuns.

Queda aprovada.

El Grup Parlamentari del Partit Popular.

La 146.

Vots en contra?

Abstencions?

VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Junts, PP, Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

I aquí n'hi ha una de nova. No. *(Veus de fons.)* La 123, que salta aquí.

Passem a votació la 123 que, com recordem, l'hem traspassat.

Vots en contra?

(Remor de veus.) La 100 és la transaccionada.

Junts i VOX en contra, i Partit... *(Veus de fons.)* Sí. No passa re. Vinga, tornem-hi?

La 123.

Vots en contra?

Junts, Partit Popular i VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt i la CUP.

I vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra Republicana i els Comuns.

Queda aprovada.

Molt bé. Ara, en tercer lloc, votarem les esmenes tècniques que ha recomanat la ponència. Són les següents. I ara fem la votació de les esmenes no recomanades per la ponència. Ho faig bé, això, ara? *(Veus de fons.)* Ah, d'acord, perdó, sí. Esmena tècnica al preàmbul, a l'article 3.13, a les disposicions addicionals a l'article 5 apartat 5, a l'article 5 apartat 0, a l'article 6 apartat 4, a la disposició derogatòria i a la disposició final segona. Si algú ho segueix, que prengui paciència, eh?

Vinga, passem a votació aquest text que he llegit. Vinga.

Vots en contra?

Junts.

Abstencions?

Grup Mixt, Partit Popular i VOX.

I vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra, la CUP i Comuns.

I ara sí. Cristina, tot bé per aquí dalt? *(Pausa.)* Sí? Vinga, doncs seguim.

Votació de les esmenes no recomanades per la ponència. Ara fem les presentades pel Grup de VOX en Catalunya: la 1, la 2, la 6, la 9, la 12, la 20 i la 112, d'acord?

Àngels Esteller Ruedas

Perdona.

El president

Digui'm.

Àngels Esteller Ruedas

La 112 separada, sí.

El president

No s'havia dit.

Àngels Esteller Ruedas

No, no, per això.

El president

Doncs vinga. La 1, la 2, la 6, la 9, la 12 i la 20.

Vots en contra?

Junts, Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

El Grup Mix.

I a favor?

El Grup de VOX i Popular.

No queden aprovades.

I ara fem la 112.

Vots en contra?

Junts, Partit Popular, Partit Socialista, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I vots a favor?

El Grup de VOX.

No queda aprovada.

I ara saltem a la 14, 16, 25, 29, 33, 36, 41, 42, 45, 48, 50, 52, 54, 60, 64, 94, 95, 98, 100, 102, 103, 105, 107, 113, 114, 122, 125, 127, 132, 142, 145, 147, 154, 157, 160 i 168. D'acord? No me les feu repetir, eh?

Vinga, passem a votació.

Vots en contra?

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

Abstencions?

El Grup Mixt i Partit Popular.

I a favor?

VOX.

I ara votem la 137.

Vots en contra?

Junts, PP, Partit Socialista, Esquerra, Comuns i la CUP.

I abstencions?

Del Grup Mixt.

I a favor?

VOX.

No queden aprovades.

Som-hi. Grup Parlamentari del Partit Popular: la 4 i la 131.

Vots en contra?

(*Veus de fons.*) Ah, aquestes separades? Doncs vinga.

La 4.

Vots en contra?

Junts, VOX, Partit Socialista, Esquerra, la CUP i Comuns.

Abstencions?

El Grup Mixt.

A favor?

El Partit Popular.

La 131.

Vots en contra?

Junts, PSC, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

El Grup Mixt i VOX.

I vots a favor?

El Partit Popular.

No queda aprovada.

Saltem a la 35.

Vots en contra?

Junts, Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I vots a favor?

Partit Popular i VOX.

No queda aprovada.

155, 156, 158, 159, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 169, 170 i 171. D'acord?

Vots en contra?

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

Abstencions?

El Grup Mixt.

I vots a favor?

Partit Popular i VOX.

No queden aprovades.

Seguim? 21, 28, 44, 53, 97, 99, 101, 106, 108, 119, 121, 124, 126, 128, 133, 138, 148 i 150. (*Remor de veus.*) 150, no. Doncs fins a la 148.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt.

A favor?

Junts, Partit Popular i VOX.

No queda aprovada.

I la 150.

Vots en contra?

PSC, Esquerra Republicana, la CUP i els Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt i Junts.

I a favor?

Partit Popular i VOX.

No queden aprovades.

Ara saltem a la 141.

Vots en contra?

PSC, Esquerra Republicana, CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt.

A favor?

Junts, PP i VOX.

Saltem a la 65.

En contra?

PSC, Esquerra Republicana, Comuns i CUP.

Abstencions?

Junts, VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Partit Popular.

No s'aprova.

La 66.

Vots en contra?

Partit Socialista,

Fitxer 22CTH13

Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Abstencions?

Junts i el Grup Mixt.

I a favor?

Partit Popular i VOX.

Ara els de Junts. El senyor Dani vota fins amb la mà tancada, d'acostumat que està de fer així, eh? Vota així, ell. Està bé. Vinga. Això sí que és bo.

Vinga, saltem al grup parlamentari.

La 27.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, la CUP i Comuns.

Abstencions?

El Grup Mixt.

A favor?

Junts, Partit Popular i VOX.

No queda aprovada.

I aquí deixem la 49 i votem la 163... *(Veus de fons.)* Ai, perdoneu.

La 63 i la 151.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i el Grup de la CUP.

Abstencions?

Partit Popular i el Grup Mixt.

I a favor?

Junts i VOX.

I ara sí, fem la 149, no?

No queda aprovada.

149.

Vots en contra?

Socialistes, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt.

A favor?

Junts, PP i VOX.

Ara saltaríem a la filera de la 120, 134, 139 i 140.

Vots en contra?

PSC, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt.

I a favor?

Junts, PP i VOX.

Queda rebutjada.

La 79.

En contra?

Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt.

A favor?

Junts, PP i VOX.

Queda rebutjada.

La següent: 67, 80, 82, 83, 85, 86, 87, 88, 90, 91, 92 i 93.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra, Comuns i CUP.

Abstencions?

Partit Popular, Grup Mixt i VOX.

I a favor?

Junts.

No queden aprovades.

143 i 144.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra, la CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt i VOX.

Vots a favor?

PP i Junts.

La 81.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra, la CUP i Comuns.

Abstencions?

VOX i Grup Mixt.

I a favor?

Junts i PP.

No queda aprovada.

Saltem a la 89.

En contra?

Partit Socialista, Esquerra, la CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt, VOX.

I a favor?

Partit Popular i Junts.

Queda rebutjada.

La 96.

Vots en contra?

Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt.

I a favor?

Junts, PP i VOX.

No queda aprovada.

Saltem a la 84.

En contra?

VOX, PSC, Esquerra Republicana, CUP i Comuns.

Abstencions?

Grup Mixt i PP.

I a favor?

El Grup de Junts.

No queda aprovada.

La 109.

Vots en contra?

VOX, Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i la CUP.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I a favor?

Partit Popular i Junts.

Queda rebutjada també.

I, per últim, la 110 i la 111.

Vots en contra?

VOX, Partit Popular, PSC, Esquerra Republicana, la CUP i els Comuns.

Abstencions?

El Grup Mixt.

I a favor?

Junts.

Malament, no queda aprovada.

I ara... Anem bé, eh? Tot bé per aquí dalt també, sí? Doncs vinga. I ara... (*Veus de fons.*) La votació de la resta del text, sí. Ara... (*Remor de veus.*) Aviam, si us plau, que em anat molt bé. Vinga, ara farem la votació de la resta del text del projecte de llei en la part no esmenada, d'acord? El que no hem esmenat ho votem ara.

Vots en contra?

Junts, Partit Popular i VOX.

Abstencions?

El Grup Mixt.

Vots a favor?

Partit Socialista, Esquerra, CUP i Comuns.

I, per tant, s'aprova la resta del text.

Finalment, els faig avinent que, d'acord amb l'article 121 del Reglament, els grups disposen d'un termini de vint-i-quatre hores per formular vots particulars o reservar esmenes per a la defensa davant del Ple, si és que ho fan en aquest mateix acte. Queda aprovat el dictamen de la comissió sobre el projecte de llei d'adopció de mesures en matèria d'habitatge i urbanisme. Ara els diferents grups es poden pronunciar. Un termini que...

Glòria Freixa i Vilardell

Sí; nosaltres només per dir que...

El president

Tres minuts.

Glòria Freixa i Vilardell

No, no.

El president

No? *(Remor de veus.)*

Glòria Freixa i Vilardell

No, no, que demanem que es mantinguin vives les esmenes, res més.

El president

Doncs vinga.

Glòria Freixa i Vilardell

Demanem que es mantinguin vives les esmenes de Junts. Res més.

El president

Vinga, doncs. Partit Popular?

Àngels Esteller Ruedas

Nosaltres també reservem totes les esmenes per al Ple. I anunciem que presentarem un recurs al Consell de Garanties, perquè entenem que aquest projecte de llei va en contra del marc normatiu que tenim.

El president

Molt bé. VOX?

Mónica Lora Cisquer

Sí; des del Grup Parlamentari VOX ens reservem les esmenes per al Ple. Gràcies.

El president

Molt bé. Grup Mixt? Algun comentari? *(Pausa.)* La CUP, algun comentari? *(Pausa.)* Esquerra Republicana, algun comentari? *(Pausa.)* No, senyora Capella? *(Veus de fons.)* Molt bé. No, no, no, no, no, no, no, no, no. No la vull provocar pas, no la vull provocar pas. El Grup Comuns, senyora Segòvia? *(Veus de fons.)* Res? D'acord. Partit Socialista? *(Pausa.)* Doncs, per tant, ja està dat i beneït, com diuen.

I ara seguiríem amb les propostes de resolució. *(Veus de fons.)* Bé, per ser el primer dia, bé. Seguidament... Jordi, ho he fet bé, no?, eh? Sí. D'acord, perfecte. *(Veus de fons. El presidentriu.)* Sí home, sí. Vinga, seguim.

El lletrat

Tenim un president d'ordre.

El president

Sí. Bé, hi ha hagut ordre. Ha anat prou bé, escolta'm. Ha anat tot molt bé. Vinga, ara seguim amb les propostes de resolució.

**Proposta de resolució sobre el millorament de la xarxa ferroviària
i de l'estació de Figueres**

250-00332/15

Aquesta és una proposta de resolució sobre la millora de la xarxa ferroviària i de l'estació de Figueres. No hi ha esmenes. La presenta el Grup Parlamentari de la CUP. Per tant, senyor Dani Cornellà, quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, portem aquesta qüestió, que ja s'ha debatut altres vegades, que és sobre el trasllat de l'estació de trens de Figueres a Vilafant, que per nosaltres és un tema cabdal. De fet, parlem de la cinquena estació amb més usuaris del servei de regionals i mitja distància de rodalies. I ho tornem a portar aquí perquè entenem que cada partit ha d'argumentar clarament la seva posició. Perquè nosaltres tenim molt clar que compartim el posicionament amb la plataforma Defenseu el Tren de l'Empordà, la PTP o la laeden.

Aquesta PR la vam presentar fa molts mesos, i ha avançat. Des de que la vam presentar a ara ja ha avançat, per desgràcia, i ja es va signar el protocol entre el Govern de l'Estat, el català, Adif i els ajuntaments per dur a terme l'actuació. Tot i això, els nostres arguments son molt clars. L'estació de Figueres, si actualment és un èxit és perquè està cèntrica. L'any 2024 va tenir el rècord de més d'1.148.000 usuaris, i nosaltres pensem que, allunyada del centre, el que farà és que la gent opti per altres alternatives. La nova estació i la corresponent variant ferroviària costaran més de 200 milions d'euros, la principal inversió ferroviària que es farà a les comarques gironines els propers anys, seguida de 126 milions del baixador de l'aeroport de Girona, inversions que no afavoreixen la mobilitat de la ciutadania, sinó que estan pensades amb altres interessos. És cert que una part d'aquests milions es finançaran amb el desenvolupament urbanístic dels terrenys on es desmantellarà el traçat actual, però d'això nosaltres en diem un *pelotazo* urbanístic.

Creiem que hi han alternatives. L'efecte barrera del traçat actual no deixa de ser una excusa al servei de la idea de desmantellar les vies i l'estació per construir-hi, però hi han altres maneres més econòmiques respectuoses amb el transport públic, com fer passos superiors o inferiors per substituir els passos a nivell. I, de fet, la nostra proposta es basa en això: semisoterrar el traçat actual tal com es va fer a Vic fa vint-i-dos anys. Abaixant les vies de nivell, sense la necessitat d'arribar a soterrar-les totalment, es pot fer desaparèixer el problema actual dels passos a nivell. En canvi,

ens trobem que es volen tirar endavant a partir d'un estudi informatiu del 2017 que no contempla cap alternativa en el seu moment –només contemplava seguir igual o treure el tren de Figueres i portar-lo a Vilafant– i té una declaració d'impacte ambiental caducada.

La suposada intermodalitat entre trens regionals i trens d'alta velocitat a l'estació de Vilafant és una altra fal·làcia, un altre argument que han buscat expressament per justificar treure el tren del centre. Una immensa majoria dels veïns de la població de l'Alt Empordà es desplacen a Figueres, i ho fan per anar a dintre de la ciutat. No van a Figueres per agafar l'AVE. La demostració d'això és que no hi ha cap pla per coordinar els trens de l'R11 amb els d'alta velocitat a Vilafant.

I, per acabar, no s'havien adonat que el despropòsit de traslladar l'estació també té conseqüències en el bus: es perdrà la intermodalitat bus-tren que l'estació de busos al costat de l'actual ofereix. I si es desmantellen, tinguin en compte el que va passar a Salou el 2020, que allà es van perdre 300.000 usuaris anuals en el conjunt de les estacions de Salou, Portbou i Vila-seca. Per tant, nosaltres i molta ciutadania i entitats del territori pensem que aquestes obres no s'han de fer i que, en tot cas, el que s'ha de millorar és l'estació actual i prendre les mesures que proposem.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Cornellà. I seguidament té la paraula el diputat Salvador Vergés en nom de Junts.

Salvador Vergés i Tejero

Molt bé; doncs moltes gràcies, president. La CUP avui ens presenteu una proposta de resolució manifestant-vos en contra del trasllat de l'estació ferroviària convencional actual de Figueres cap a Vilafant, on hi ha l'estació d'alta velocitat, i amb la corresponent, per tant, variant nord ferroviària de Figueres, i defenseu que hi hagi un semisoterrament del traçat actual d'aquesta línia. Aquest és un debat lícit, tècnicament lícit, però no podem deixar estar dos aspectes que considerem claus en això.

El primer és que, el 2023, vostès, la CUP, a Figueres, van votar a favor del pla d'ordenació urbanística municipal, del POUM, a l'ajuntament, que precisament preveia, explícitament i clarament, el trasllat d'aquesta estació de la zona, diguem-ne, de llevant a Vilafant, cap a la zona de ponent de la ciutat.

En segon lloc, també cal tenir en compte que fa ja més de vint anys que la ciutat doncs va intentant resoldre aquest problema, aquesta cicatriu, aquesta divisió que representa pel mig de la ciutat la via del tren i que en aquest moment, gràcies a la bona feina de l'alcalde Masquef i del diputat al Congrés, l'Isidre Gavin, doncs hi ha un acord amb el *ministerio* que fa que es pugui desencallar finalment aquest tema amb aquesta opció de portar l'estació convencional allà on hi ha l'estació d'alta velocitat, i que si això ara es volgués canviar, aquest projecte doncs tornaria a quedar encallat per molts i molts anys. El grup municipal

Fitxer 22CTH14

nostre, de Junts, a Figueres, que és qui més ha estudiat a fons aquesta qüestió, té molt clar quins són els avantatges de traslladar aquesta estació convencional, on hi ha la d'alta velocitat, a Vilafant.

En primer lloc és que tindrem una estació intermodal amb l'alta velocitat i amb el ferrocarril convencional. I no es preocupi, senyor Cornellà, evidentment, amb les connexions amb autobús corresponents.

En segon lloc és que donarà servei a una àrea que va molt més enllà de Figueres: donarà servei a la Garrotxa –la meva comarca–, donarà servei a l'Alt Empordà Nord, i això doncs ajudat per les actuacions viàries que hi ha previstes, com són la ronda Nord, la ronda Sud, la sortida de Figueres centre de l'AP-7, etcètera.

També, en tercer lloc, un altre avantatge serà que permetrà descongestionar de trànsit el casc urbà de Figueres, poder desenvolupar una autèntica pacificació d'aquests carrers.

En quart lloc, crearà també una nova centralitat per a Figueres, desplaçant-la més cap a la zona, cap als barris de Ponent. Tinguem en compte que al voltant del que

serà la nova estació de ferrocarril, en un radi de dos quilòmetres, hi viuen 42.000 persones; per tant, es veuran beneficiats també d'aquesta nova centralitat que representarà. Tinguem en compte també que la nova estació estarà a 1.400 metres del centre pròpiament de Figueres, però que l'actual està a nou-cents metres, eh? Per tant, la diferència, en tot cas, serà només de cinc-cents metres. I, evidentment, tot això provocarà que es pugui regenerar el teixit urbà del barri o de la zona de Figueres de Llevant, perquè, òbviament, doncs sense la cicatriu que representa la línia ferroviària permetrà molta més permeabilitat.

Per tant, nosaltres, Junts per Catalunya, fem confiança i fem suport al nostre grup municipal a Figueres i estem convençuts que ells sabran acompanyar aquesta decisió, que és una decisió molt transcendent per a la ciutat, la sabran acompanyar de totes aquestes mesures que permetin poder complementar i poder fer que sigui doncs un avantatge aquest trasllat de l'estació de ferrocarril convencional.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. Seguidament té la paraula la diputada Llop en nom d'Esquerra Republicana. Quan vostè vulgui.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. La ciutat de Figueres, certament, en ple Corredor Mediterrani, a nivell ferroviari està travessada per dues línies ferroviàries: la línia d'alta velocitat, amb ample internacional, i la línia convencional amb ample Renfe de Barcelona a Portbou. La primera, d'implantació, evidentment, més recent, transcorre per la banda oest de la ciutat, en el límit amb el municipi de Vilafant –de fet, l'estació es diu així, Figueres-Vilafant. La línia ferroviària convencional, per contra, transcorre per la banda est, que travessa el nucli urbà de sud a ponent, amb l'estació de viatgers de Figueres en una posició central respecte a la ciutat, però amb un traçat problemàtic en superfície. Aquesta línia convencional és la causant de problemes a la ciutat per aquest efecte trinxera que fa amb la línia a l'alçada de nivell i provoca greus problemes de mobilitat dins la ciutat, donat que discorre a nivell respecte als vials adjacents, amb dos passos principals afectats, com és el creuament de l'avinguda Vilallonga i el creuament del carrer Cabanes amb el passeig de Vilatenim, i també

de seguretat de les persones pel perill d'atropellament i impedit, evidentment, la continuïtat de les trames urbanes.

Resoldre aquest problema ha estat sempre una prioritat per part d'Esquerra Republicana des de fa anys, així que, si retrocedim i ens n'anem al 2011, aquell any ja els diputats d'Esquerra a Madrid van presentar esmenes als pressupostos de l'Estat per incloure partides pressupostàries per a l'estudi informatiu de la supressió dels passos a nivell a la ciutat de Figueres. L'any següent, el mateix ministeri –per tant, 2012– encarregava un estudi per a la supressió dels passos mitjançant el soterrament amb pantalles del traçat ferroviari existent –2012, i aquí seguim. Per tant, és evident que l'aposta d'Esquerra de soterrar les vies per poder mantenir l'estació al centre de la ciutat és una aposta per poder contribuir amb la prioritat de donar la major preeminència al transport públic interurbà com un element imprescindible per a la sostenibilitat i com a servei públic imprescindible per a les persones usuàries.

Ara bé, sembla que, tal com evolucionen els fets i veient com està en via morta, com a mínim de moment, l'opció del soterrament a la ciutat de Girona o també veient, amb relació a la línia convencional, que el Ministeri de Foment, mitjançant una resolució del 7 de novembre, ja ha tirat endavant l'informe informatiu de la línia Barcelona-Portbou, variant Figueres, on, en aquest document, suposa la supressió del traçat actual de la línia convencional i la construcció d'un traçat nou a la banda oest, seguint el corredor de l'autopista AP-7, sembla clar que l'opció triada és aquesta estació més a fora. I nosaltres entenem que aquesta podria ser una bona opció, i en aquesta línia va anar la darrera modificació del planejament de Figueres. Però, en tot cas, podria ser una bona opció, malgrat que som conscients que en la situació actual de la infraestructura ferroviària urgeix solucionar –hi insisteixo, eh?, parlàvem de 2012– aquest problema endèmic.

Però també, segur, i això és lo que ens genera recels, és que cal tenir clar que els inconvenients que pot generar una estació fora d'aquesta centralitat que actua actualment doncs poden generar problemes. I per això els diputats d'Esquerra Republicana a Madrid estan demanant des del passat mes de juliol dades sobre

l'afectació en els usuaris i en la ciutat i, sobretot, com es preveu connectar la nova estació amb el centre de la ciutat.

Per tant, cal resoldre la situació, evidentment, ferroviària de les estacions de Figueres. Cal també donar respostes i bon servei a la ciutadania.

El president

Molt bé, diputada Llop. I ara, seguidament, la diputada Esteller, en nom del PP, té la paraula.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, senyor president. S'han exposat les raons i els motius pels quals es vol fer aquesta proposta, però el Grup Popular està en contra de que hi hagi aquest soterrament. És cert que en el seu dia ho vam demanar, però, una vegada es va decidir que havia de produir-se aquest trasllat, hem considerat que aquest soterrament és absolutament inútil i és també un..., no té cap sentit, no?, i a part del cost que pot arribar a tenir. I no té cap sentit quan hi ha un trasllat de l'estació programada.

El Grup Popular posem en el centre els ciutadans, els usuaris de les estacions de tren. Nosaltres considerem que els usuaris han de tenir la màxima facilitat a l'hora de poder accedir-hi, i entenem que amb aquest trasllat de l'estació de Figueres aquesta situació queda coberta, tenint en compte que, com s'ha comentat, hi ha el mateix trajecte entre l'estació de l'AVE actual i la Rambla de Figueres que de l'estació de tren de Girona a la catedral.

Per tant, nosaltres considerem que no té sentit aprovar aquesta proposta una vegada està decidit el trasllat de l'estació i que lo que s'ha de fer és treballar per agilitzar al màxim l'execució d'aquest projecte i garantir la màxima accessibilitat i facilitat a tots els ciutadans de Figueres i a totes les persones que es traslladen per agafar els trens.

El president

Moltes gràcies, diputada Esteller. Diputat Bello, en representació de VOX, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para anunciar nuestro voto en contra.

El president

Gràcies, diputat. I seguidament el diputat Mijoler en nom de Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. D'entrada, agrair al grup de la CUP la presentació d'aquesta proposta. Ens sembla que és oportú, que és necessari i que posa damunt la taula un debat que no podem seguir ajornant any rere any, el de la xarxa ferroviària al nord-est del país, i molt específicament aquesta situació de l'estació de Figueres i aquest projecte de variant ferroviària que l'afecta.

Estem en un context d'emergència climàtica, alarma sobre contaminació, sobre dependència energètica, i en aquesta plena crisi d'infraestructures públiques, com és rodalies, qualsevol decisió sobre el futur del ferrocarril ha de ser molt més que una simple qüestió d'enginyeria; ha de ser una decisió política fonamentada sobre quin model de mobilitat volem, sobre com es vertebrava el país, sobre on situem els drets col·lectius i la vida quotidiana de la ciutadania. Des d'aquest punt de vista, el que es planteja en aquesta proposta, que és millorar aquesta permeabilitat de les vies urbanes, evitar el trasllat de l'estació, plantejar alternatives com el semisoterrament del traçat, és raonable, és coherent i és perfectament defensable des de la perspectiva dels Comuns.

El cas de Figueras és paradigmàtic del que em referia. Ha estat històricament un nus ferroviari, però ara veu com el seu paper es dilueix per decisions que, al nostre entendre, tenen més a veure amb l'especulació i amb la lògica de l'alta velocitat que no pas amb l'interès públic o amb la mobilitat quotidiana. Aquesta proposta de traslladar l'estació de rodalies de Figueres a Vilafant, associada a la construcció d'una nova variant ferroviària, no respon a cap demanda ciutadana, no respon a cap objectiu de sostenibilitat, no respon a cap millora del servei... M'estic passant de temps, president? Estava bé? *(Veus de fons.)* Sí? D'acord. Perdó, doncs. Al contrari, allunya el tren del centre urbà, penalitza l'accés a peu, empitjora la intermodalitat, i això, sincerament, no és el que necessiten ni Figueres ni l'Empordà ni el país. Per

tant, veiem amb bons ulls que la proposta plantegi aquesta alternativa urbana, que és com es va fer a Vic, i per això donarem suport a la proposta.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Mijoler. I ara, diputada Soberana, vol fer ús de la paraula?

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, president. *(Veus de fons.)*

Lluís Mijoler Martínez

Tant és, perquè ja he acabat. Però vull dir que no tenia el temps de... Era el temps d'abans. Llavors, quan he vist això, t'he preguntat i no està...

El president

Mijoler, que ets el diputat més correcte i més seriós de tots. Escolta, si has d'agafar un minutet més... Tu mateix.

Lluís Mijoler Martínez

No pas, només faltaria. Ja hem dit el posicionament i ja estem molt d'acord amb la proposta. Gràcies, president.

El president

Molt bé, Per tant, diputada Soberana, si vol fer ús de la paraula...

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies. En la seva exposició parlen de diferents motius i, sobretot, de les mancances de la xarxa ferroviària entre les capitals de comarques gironines. Fan referència també al transport col·lectiu, i especialment a les freqüències ferroviàries. No obstant això, a Figueres corren el risc d'empitjorar la mobilitat de la ciutadania construint una variant i traslladant l'estació a Vilafant. Lamentem que la principal actuació que es faci a la xarxa ferroviària de l'Empordà sigui aquesta, la variant de Figueres, mitjançant un acord entre el Gobierno i la Generalitat, sense considerar el semisoterrament de les vies, tal com es va fer a Vic l'any 2003.

Com diu fins i tot el ministre Óscar Puente, tota ciutat que trasllada l'estació als afores perd passatgers; perd passatgers i perd activitat econòmica. De fet, arreu d'Europa les estacions es mantenen al centre, perquè el tren ha de servir les persones, no els serveis ni els interessos urbanístics ni els despatxos de Madrid. El que li cal a Figueres no és desmantellar res, sinó invertir en el soterrament i modernització de l'estació actual, integrant-la millor a la ciutat i al seu entorn urbà. Quan depenem d'Espanya per decidir com han de ser les nostres infraestructures, acabem empitjorant-les i perdent-les.

Aliança Catalana defensem una xarxa ferroviària catalana pròpia, lògica i eficient, que connecti i mantingui les estacions al cor de les ciutats, com passa arreu d'Europa. Aliança Catalana no només donem suport a una part de les necessitats d'aquest territori. No podem excloure la resta de poblacions d'una xarxa ferroviària que permeti la mobilitat entre els seus vilatans. Fem una xarxa viària catalana i per als catalans.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. I ara, per acabar, el diputat Becerra i secretari de la Mesa, en nom del PSC, té la paraula.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Agraït, president. Nosaltres, sobre la proposta de resolució, ja anunciem que hi votarem en contra. En moltes intervencions que fem en aquesta comissió fiquem en valor l'autonomia local o el fet de que els ajuntaments i municipis puguin escollir o triar en el seu espai territorial la posició o la variant o la construcció d'una infraestructura i que puguin participar-hi. Els dos municipis afectats, tant Vilafant com Figueres, s'hi han pronunciat favorablement? És un procés de moltíssims anys, més de vint anys, tractant sobre aquesta problemàtica, i han valorat molts aspectes.

Parlant a nivell municipal, han valorat sobretot la manca de capacitat del centre d'encabir mercaderies. L'agrupació de serveis en un espai pot servir molt per millorar aquest servei a l'usuari. Això no implica..., perquè és una distància curta, un quilòmetre i mig respecte del nucli. No és com altres estacions que s'han portat als

afores, que a vegades s'han portat a cinc o sis quilòmetres, que sí que podria estar d'acord amb algun dels factors que esmenten. Però en aquest cas concret la distància existent no és tan exagerada com en altres casos.

Però en els aspectes que nosaltres hem copsat a nivell municipal, se'ns parla de la pacificació en l'espai, se'ns parla de seguretat, se'ns parla del descans dels veïns. L'alliberament de terreny que implicarà no va en perjudici de..., o no és especulació, perquè els terrenys són públics. Serà gestionat per part d'Incasòl en concordança amb els municipis.

Fitxer 22CTH15

Per tant, no hi ha cap especulació en tot l'espai alliberat.

Hem de tenir en compte també un tema sedimentari i de geologia. Tota la capa de Figueres –ja poden buscar-ho i podem mirar-ho– ha patit perquè hi passen rieres subterrànies, i ha patit en diferents espais –per exemple, l'espai de la Rambla– soterraments, o sigui, hi ha hagut sots, no?, i forats que han succeït, sobretot quan venen espais de... És un terreny molt complicat per fer aquest tipus de soterrament que es planteja. I jo crec que, geològicament..., ja ho veuran als estudis, en els projectes, eh? Però crec que també és encertat separar-ho d'aquest perill a nivell de nucli.

De totes formes, acabo amb aquest temps agraint... És bo que existeixin associacions, són bones les plataformes que copsen o que fiquen en perill o..., bé, o adverteixen de consideracions que fan –tot el respecte. Amb tota l'evolució ambiental que hi haurà al projecte, ja tots els aspectes que assenyalen seran tinguts en compte i ja seran valorats en tot el projecte.

El president

Gràcies, diputat Becerra. I ara, doncs, seguidament ja, si no hi ha re, passem a votació aquesta proposta de resolució.

Vots en contra?

El Grup de Junts, Partit Popular, VOX i Partit Socialista.

Abstencions?

Esquerra Republicana.

I vots a favor?

Comuns, CUP i el Grup Mixt.

Per tant, queda aprovada, no? (*Veus de fons.*) Doncs queda rebutjada.

**Proposta de resolució sobre el polígon industrial de Torreblanca
- Quatre Pilans**

250-00341/15

I ara passarem a la proposta de resolució de les Terres de Lleida sobre el polígon industrial de Torreblanca - Quatre Pilans. Aquesta és una proposta de resolució presentada per diferents grups. Per tant, començarem pel Grup del Partit Socialista amb el diputat...

Ester Capella i Farré

President...

El president

...Ezquerra. Perdó. Digui'm.

Ester Capella i Farré

Que em substituirà la diputada Marta Vilalta.

El president

Molt bé. Doncs d'acord. La diputada Vilalta –benvinguda a la Comissió de Territori– farà la substitució.

Salvador Vergés i Tejero

Perdoni, president. Nosaltres també... M'havia descuidat. El diputat Ignasi Prat substituirà la diputada Glòria Freixa en aquest punt. Gràcies.

El president

També, benvingut a la Comissió de Territori. Vinga, som-hi. Senyor Ezquerra, quan vostè vulgui.

Manel Ezquerra Tomàs

Sí; gràcies, president. Diputats, diputades... Un agraïment també al president de la cambra de comerç, Jaume Saltó, i representants del Fòrum Secore, de Lleida, un dels impulsors..., o que estan al darrere de tota aquesta..., diguem-ne, una mica d'acompanyament perquè es faci realitat aquest projecte.

Avui presentem una proposta de resolució que mira pel futur de Lleida i, per extensió, pel futur del conjunt del país: el desenvolupament del polígon Torreblanca - Quatre Pilans i de la seva estació intermodal, una infraestructura clau per impulsar l'activitat econòmica i posicionar Lleida com la segona capital de Catalunya, una ciutat capaç d'atraure inversió, innovació i talent. Aquest projecte no és una idea nova ni cap promesa. El Govern ja l'ha inclòs, ha inclòs Torreblanca i la seva estació intermodal com una de les prioritats del pla Lidera, com una de les tres actuacions tractors per a la prosperitat lleidatana, reconeixent que el creixement de Lleida passa per una aposta clara pel seu potencial logístic i de connectivitat geogràfica, pel seu potencial industrial, també, i naturalment, pel seu potencial agroalimentari i potencial tecnològic. Nosaltres pensem que ha de ser una realitat com més aviat millor.

El polígon de Torreblanca està estratègicament situat en un punt de connexió natural entre l'eix de l'Ebre i el Corredor Mediterrani, i amb la nova estació intermodal es pot convertir en un *hub* logístic, tecnològic i, per descomptat, agroalimentari de referència al sud d'Europa. Tenim les condicions ideals per fer de Lleida un ecosistema capdavanter, connectant empreses, centres de recerca i universitat. Parlem, en definitiva, d'un projecte que pot crear ocupació de qualitat, atraure inversions estratègiques i fixar població al territori; un projecte que equilibra el país i reforça la cohesió entre la Catalunya metropolitana i la Catalunya de l'interior.

El que demanem en aquesta proposta de resolució és clar: accelerar el desenvolupament de Torreblanca - Quatre Pilans i la seva estació intermodal, garantint la coordinació entre administracions i posar-hi tots els recursos necessaris perquè Lleida faci aquest salt endavant que fa anys mereix. Fem que Lleida deixi de ser una promesa i esdevingui una realitat de progrés, innovació i oportunitats.

I també voldria fer referència concretament a la conferència que va presidir el president de la Generalitat, Salvador Illa, per presentar el pla «Catalunya lidera» a Cervera, a on va citar expressament que el projecte de l'estació intermodal i el polígon Torreblanca - Quatre Pilans multiplicaran la potència econòmica de Lleida, i ho va mostrar com un rang de prioritat territorial per al Govern. Esperem que es pugui fer efectiu aquest compliment. I quan Lleida avança pensem que Catalunya sencera avança.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputat Ezquerra. I també donar la benvinguda al president de la Cambra de Comerç de Lleida i al seu acompanyant. Seguidament tindria la paraula el diputat Ignasi en nom de Junts. Quan vostè vulgui.

Ignasi Prat i Sarri

Moltes gràcies, president. Membres de la Mesa, diputats, diputades... En primer lloc, agrair la visita del president de la cambra, el senyor Jaume Saltó, i l'Alberto Puivecino.

Bé, avui portem a aprovació probablement la proposta d'industrialització més rellevant que ha tingut el país en dècades: el polígon industrial de Torreblanca - Quatre Pilans i la seva futura estació intermodal, el polígon més gran del sud d'Europa. Parlem d'un projecte que en la seva primera fase ja compta amb més de quatre-centes hectàrees i amb la possibilitat d'arribar fins a 1.280 i d'una estació intermodal que pot esdevenir el port sec del port de Tarragona i amb tota probabilitat també el de Barcelona, entre altres possibilitats que ara no m'hi estendré. És, doncs, un projecte de país, un projecte capaç de generar més de dotze mil llocs de treball de qualitat, amb tot el que això comporta per a l'economia productiva. Un projecte que suposaria un impuls definitiu a la vertebració territorial de les Terres de Lleida, un projecte que evitaria la fuga de talent i fins i tot n'atrauria de nou i un projecte que pot fer que Lleida deixi de ser només un lloc de pas i esdevingui un pol d'atracció industrial.

I, tanmateix, sembla que tot això no ha estat prou important. Perquè, recordem-ho, l'any 2023 Junts va deixar el pla director aprovat, pendent només de la seva aprovació definitiva. I des d'aleshores han passat dos anys i mig i dos governs i encara estem al tret de sortida. Avui, probablement, ja hi podríem tenir la primera pedra col·locada, però ens trobem amb arguments que es repeteixen: que si l'estudi d'impacte ambiental, que si estem negociant amb el ministeri per connectar la intermodal a la xarxa ferroviària d'interès general, que si ja s'ha de desdoblar la línia Lleida-Tarragona. I mentre aquí ens perdem amb tràmits, informes i excuses, a només quaranta quilòmetres l'Aragó ja ha construït un polígon molt similar i està captant indústria que podria ser nostra.

I la pregunta és clara: què ha passat aquí? Realment es vol impulsar aquest polígon o estem en un procés de desnacionalització? Tots els agents econòmics i socials estan més que alineats perquè es construeixi urgentment, i el que no es pot fer és fer perdre el temps a desenes d'empreses que s'instal·larien demà mateix, incloses grans companyies internacionals que han mostrat el seu interès; empreses que necessiten espais per créixer i que, si no el troben aquí, se'n van. I algunes ja ho han fet, o a quaranta quilòmetres o a mil. De veritat Catalunya i, en particular, les Terres de Lleida mereixen quedar-se enrere per manca de decisió política? De veritat volem hipotecar el futur industrial del país per uns informes que podrien desencallar amb voluntat, determinació, especialment ara, que tots els governs implicats són del mateix color polític?

I acabo, president. Els diners no cauen del cel. Si volem riquesa, hem de produir, i si volem produir, necessitem indústria, i la indústria necessita espai, logística i connectivitat. Però això és el moment de deixar de mirar cap a una altra banda i acabar la feina que ja estava en marxa. És el moment d'aprovar definitivament el polígon Torreblanca - Quatre Pilans i demostrar amb fets i no amb discursos que es creu en la vertebració territorial i en el futur industrial de Catalunya.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Ignasi Prat. I seguidament i en nom d'Esquerra Republicana té la paraula la diputada Vilalta.

Marta Vilalta i Torres

Moltes gràcies, president. D'entrada, volia començar donant la benvinguda al president de la Cambra de Comerç de Lleida, el senyor Jaume Saltó, i també al responsable de Mobilitat i d'Infraestructures de Comissions Obreres, a l'Alberto Puivecino, que avui doncs segueixen aquest debat d'aquesta proposta de resolució ses d'aquí mateix.

Lleida és una terra d'oportunitats; això ho hem dit sempre, però cal que tinguem les millors infraestructures i també els millors projectes per poder potenciar aquestes oportunitats i per poder-les aprofitar al màxim. I aquesta proposta de resolució ve a treballar això. I surt del consens. Demana específicament desencallar un projecte estratègic territorial, com ara s'explicava, que és el polígon de Torreblanca - Quatre Pilans i l'estació intermodal. Però també voldria posar en valor el com s'ha construït aquesta proposta i el com ens agrada treballar també des del territori, defensant el territori de Lleida. Aquesta és una iniciativa que sorgeix des del consens, com deia, però també d'una manera de treballar a la lleidatana, m'atreviria a dir, és a dir, de fer pinya per a aquelles qüestions importantíssimes, estratègiques, territorials.

D'una banda, hi ha l'agenda compartida, a través del G10, amb les principals institucions, administracions i entitats, però també el Fòrum Secore, que és aquest espai on es troben els principals actors econòmics, sindicals i territorials i que fan trobades també amb els diputats i diputades territorials. Els voldria des d'aquí també agrair-li la feina, perquè aquesta proposta de resolució sorgeix de la seva insistència, de la seva persistència i de demanar-nos que siguem útils des de les administracions, des de les institucions i també des dels representants electes, com són els diputats al Parlament de Catalunya. I és així com mirem de vetllar, també, i treballar des d'Esquerra Republicana: sumar esforços, desencallar allò que és clau per a les oportunitats de Lleida, per a les principals comarques de la demarcació, sense retrets, perquè crec que en aquesta proposta de resolució justament ho hem treballat a moltes mans.

Un d'aquests projectes és el projecte del polígon de Torreblanca i de Quatre Pilans. Aquest és un projecte estratègic, com deia, i és una gran oportunitat de futur per posicionar Lleida com a *hub* industrial i logístic vinculat a la indústria agroalimentària.

I sabem que aquest projecte porta retard –això és veritat. És un projecte que ve de lluny, que ha patit diversos entrebancs; també s'ha hagut d'adaptar doncs a diversos informes, s'ha hagut de redimensionar, malgrat que segueix sent el projecte de desenvolupament industrial més gran que té avui Catalunya, i per això també és tan important. D'aquí sorgeix la necessitat de fer aquesta proposta de resolució conjunta per agilitzar els tràmits administratius i aprovar el pla director urbanístic.

Demanem també que s'identifiqui un interlocutor en l'Administració vàlid doncs per fer el seguiment d'aquest tema. Volem assegurar els recursos econòmics suficients i les inversions necessàries per fer realitat el polígon, és a dir, que no sigui una promesa, sinó que sigui una realitat. I és que la gent de Lleida ni podem estar a la cua ni volem ser de segona. I atès que el projecte del polígon va lligat a l'estació intermodal, doncs també fem referència a que cal una millora en les infraestructures tant viàries com ferroviàries, i demanem, per tant, la construcció d'aquesta estació amb l'ample internacional per connectar-lo també amb el corredor ferroviari.

També els dos últims punts d'aquesta proposta preveuen un pla de formació professional orientat a les necessitats de les indústries que s'instal·lin al polígon, i això ha d'anar lligat a llocs de treball dignes, evidentment, i, òbviament, que el polígon compleixi amb tots els criteris de sostenibilitat ambiental, és a dir, gestió eficient de recursos i energies renovables.

Avui, per tant, celebrem que no només es pugui debatre aquesta proposta, sinó que haguem portat el consens territorial al Parlament de Catalunya i que el Parlament aprovi aquest posicionament que ha de fer o ha de seguir fent de Lleida el que volem ser: una terra d'oportunitats, una terra amb futur.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Vilalta. I ara, per acabar –per acabar dels grups que han presentat la proposta de resolució–, la diputada Eva García té la paraula en nom del Partit Popular.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Saludar també i donar la benvinguda tant al president de la Cambra de Comerç de Lleida com al representant de Mobilitat, també, que l'acompanya. Siguin benvinguts en aquesta comissió.

El Partit Popular hem signat també aquesta proposta de resolució conjuntament amb altres grups. I vull disculpar la diputada Montserrat Berenguer, que és la diputada del Partit Popular representant de les Terres de Lleida, que sempre –sempre– ha defensat aquesta iniciativa. Nosaltres estem totalment a favor del projecte del polígon Torreblanca - Quatre Pilans, i així doncs ho ha manifestat la nostra diputada constantment tant a Lleida, a les Terres de Lleida, com també aquí al Parlament de Catalunya.

La cambra de comerç i el teixit empresarial doncs ens han transmès la importància d'aquest polígon per al desenvolupament econòmic de la ciutat i de les comarques del pla, una visió que nosaltres compartim absolutament. Aquest nou polígon ha de permetre tant la instal·lació de noves empreses com la reubicació

Fitxer 22CTH16

d'aquelles que necessiten espais més amplis, d'unes quantes hectàrees. A Lleida hi ha un dèficit de sòl industrial. És el fet que provoca que moltes empreses es traslladin també a llocs, a altres zones com la Franja, com a l'Aragó, com a Barcelona. També val a dir doncs que el fet de que es traslladin a l'Aragó respon també a qüestions econòmiques, ja que són terres més atractives per acollir empreses que venen en aquest cas de Catalunya.

I així doncs, Torreblanca - Quatre Pilans representaria una solució a mitjà i llarg termini, oferint grans superfícies, ideals per a empreses d'alt impacte econòmic i generadores de llocs de treball. En definitiva, és essencial aprofitar la ubicació estratègica de Lleida amb la construcció d'aquesta estació intermodal de ferrocarril dins el polígon. Com es concreta en la proposta de resolució, això permetria agilitzar el transport de mercaderies, especialment per enllaçar amb el port de Tarragona i amb el Corredor del Mediterrani, i consolidaria Lleida com un punt logístic clau dins

la xarxa de transport de Catalunya, no? Per tant, és un projecte importantíssim per al desenvolupament econòmic i laboral de les terres de Lleida, i és en aquest sentit que el Partit Popular hem presentat, juntament amb altres grups, aquesta proposta de resolució, que esperem que sigui aprovada avui en aquesta comissió.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada García. I ara, seguidament, el diputat de la CUP, com a grup esmenant, té la paraula.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, nosaltres avui aquí el que reivindicuem és l'horta de Lleida com un element territorial imprescindible per a la lluita contra el canvi climàtic i per defensar la sobirania alimentària. Considerem que és un bé de gran valor ecològic i social i que s'ha de protegir i valorar. Per tot això, rebutgem totalment el projecte de polígon industrial de Torreblanca - Quatre Pilans, el qual creiem que només respon a interessos privats, especulatius i no a necessitats econòmiques reals, i més quan encara hi ha sòl als polígons industrials existents. Per tant, entenem que aquest projecte, a més, no és compatible amb els compromisos que va adquirir la Paeria pel que fa a la reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle per a l'any 2030. La protecció de l'horta de Lleida hauria de ser una prioritat per a tots els partits i per al municipi i per a Lleida mateix.

Tot i això, veient que la proposta la presenta una majoria parlamentària, hem presentat una esmena, una esmena que fa referència al tema de la xarxa ferroviària. Perquè, veient que amb aquesta majoria s'aprovarà, el que no volem és que, a sobre, aquest polígon acabi generant un problema per als serveis de passatgers, per als serveis de la ciutadania. I l'esmena que presentem és perquè es valori bé si la manera d'implementar l'ample estàndard ha de ser canviar l'actual ample ibèric o bé seguir fent el tercer fil com el que tants problemes està portant al Penedès. No volem més nyaps, sinó que volem línies fiables per a la nostra ciutadania. I per això també volem que es tingui present en tot moment que per aquesta línia hi circulen trens de passatgers –rodalia de Lleida, regionals i mitja distància, l'actual R14–, que han de poder conviure amb les mercaderies i que, si es decideix canviar l'ample de la via,

caldrà no oblidar-se de disposar de trens de passatgers d'ample estàndard per a aquests serveis.

Gràcies.

El president

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

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Y, por parte de VOX, mostrar nuestro apoyo al desarrollo de este polígono industrial en Torreblanca, en Lleida. Ahora bien, sí que quiero comentar lo curioso que resulta que esta propuesta pues la presentan los socialistas, que gobiernan tanto en Cataluña como en el Gobierno de España; la presenta Esquerra Republicana, que ha gobernado hasta hace muy poco en Cataluña y que sigue apoyando al Gobierno de España, y la presenta Junts, que ha gobernado en Cataluña muchísimos años, y hasta hace no mucho tiempo, y que hasta ayer por la tarde –esto sí que es literal– apoyaba al Gobierno de España. Creemos que esto es una clara demostración de su ineficacia y de su falta de buen gobierno y de que, en vez de solucionar problemas y desarrollar este polígono, pues se dedican a hacer aquí una propuesta para mandarla a ellos mismos, o sea, al propio Gobierno, ¿vale?

Pues, aun así, aun lo absurdo que resulta esto, nosotros vamos a apoyar el desarrollo de este polígono industrial de Torreblanca.

Muchísimas gracias.

El president

Moltes gràcies, diputat Bello. Diputat Mijoler, en nom dels Comuns, té la paraula.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I donar també una salutació als representants de la cambra i del sindicat. Bé, nosaltres compartim, els Comuns compartim aquest diagnòstic general que planteja aquesta proposta de resolució. Lleida necessita una política industrial pròpia, que estigui arrelada al territori i que sigui capaç de generar ocupació estable,

sostenible i de qualitat, i projectes com el que avui en parlem, del polígon Torreblanca - Quatre Pilans, hi poden contribuir si s'enfoquen de manera estratègica i amb visió de país.

Aquest és un projecte que ja fa anys que arrossega dificultats, i és lògic que reclami agilitzar-ne la tramitació. Però alertem del risc que el debat es redueixi només a una qüestió de calendaris administratius. No es tracta només de fer les coses de pressa; es tracta de fer-les bé. Cal assegurar una planificació territorial coordinada, un model de desenvolupament productiu coherent amb la transició ecològica i una aposta clara per la innovació i l'economia del valor afegit, no només per la logística extensiva, com a altres territoris. Per això ens alegrem que en el text es parli de la connexió ferroviària, de la formació professional vinculada a les indústries que s'hi poden instal·lar i de la necessitat que el polígon compleixi criteris de sostenibilitat ambiental. Aquesta no pot ser una operació merament especulativa o de consum indiscriminat de sòl industrial; ha de ser una aposta realment transformadora.

Tanmateix, el desenvolupament logístic ha de ser compatible amb el sistema ferroviari públic al servei de la ciutadania. No podem construir una nova estació intermodal pensant només en mercaderies, deixant al marge les rodalies de Lleida, els regionals o els serveis de mitjana distància. L'ampliació de la capacitat ferroviària no ha d'anar en contra de la connectivitat quotidiana del territori. És fonamental, doncs, garantir que els serveis de passatgers puguin conviure amb els serveis logístics amb fiabilitat, amb bons horaris i amb una planificació que posi al centre les necessitats de la ciutadania. Això vol dir abordar també la qüestió del material mòbil, dels horaris, de les prioritats d'ús de les vies i de la integració amb altres modes de transport. Perquè, si no som curosos, el risc és clar: una nova estació intermodal pot acabar convertint-se en una infraestructura dissenyada per a grans operadors logístics, però desconnectada del teixit social i econòmic local, i això seria oportunitat perduda.

Per això volem que aquest polígon es desenvolupi amb mirada llarga, com un projecte integral que inclogui una oferta formativa arrelada i adaptada al nou model productiu; un habitatge assequible i equipaments propers per evitar que la nova activitat generi exclusió residencial; un urbanisme compacte i connectat, no dispers

i depenent del vehicle privat; una transició energètica real, amb comunitats energètiques locals i aprofitament de les energies renovables, i, sobretot, una mobilitat pública garantida perquè aquest polígon sigui un node de connexió i no un forat negre aïllat.

En definitiva, els Comuns defensem una política industrial per al país, una política que combini justícia social, sobirania econòmica, sostenibilitat ambiental i cohesió territorial. Per tots aquests motius, votarem a favor de la proposta.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat Mijoler. I ara, per acabar, la diputada Soberana, en nom del Grup Mixt, si vol fer ús de la paraula...

Rosa Maria Soberana Bonet

Gràcies, president. Des de l'inici s'ha anat denunciant que almenys cinc habitatges de la partida de Quatre Pilans poden estar inclosos dins de l'àmbit del projecte del polígon o de la futura estació intermodal, fet que preocupa els veïns pel risc de pèrdua dels seus immobles. També es parla que hi pot haver més de quaranta persones afectades. La pèrdua de sòl agrari i l'impacte sobre l'horta i el paisatge afecta majoritàriament el regadiu o el sòl agrícola de valor productiu. Els veïns alerten que aquest projecte destruirà l'horta. Aquest projecte posa en perill la nostra horta, la feina dels pagesos i la vida de les famílies que hi viuen des de fa generacions. Demanem aturar el projecte, escoltar els veïns i repensar el model econòmic. Lleida ha de créixer, sí, però amb seny, respectant el territori i els que hi fan la vida cada dia. El nostre progrés ha de ser humà, sostenible i arrelat.

Els veïns també es queixen de la manca de transparència i de la participació ciutadana per part de la Paeria de Lleida. Moltes decisions s'han pres amb poca informació prèvia, que ha provocat poca participació. Fins i tot l'Associació de Veïns de Torres de Grealó i Quatre Pilans va denunciar a la Sindicatura de Greuges que el projecte aprovat difereix molt del que es va presentar inicialment en la fase de participació. Tot i que la Paeria i la Generalitat han negociat reduir-ne la superfície i introduir-hi modificacions, les queixes per l'afectació de l'habitatge i de sòl agrícola

continuen, i aquest mateix 2025 s'han tornat a denunciar afectacions sobre les cases, i els veïns estan disposats a recórrer a la justícia.

No podem continuar perdent camps, cases i paisatges. L'horta de Lleida és un tresor: terra fèrtil, pagesos que hi viuen i hi treballen, productes de qualitat i un entorn únic. Si la destrossem no la podrem tornar a recuperar mai més. Aquest projecte s'ha fet sense escoltar la veu del territori. Hi ha veïns que tenen por de perdre la seva casa i pagesos de perdre el seu mitjà de vida. Volem un model que protegeixi la nostra terra i la nostra gent. Ni un pam menys d'horta, ni una casa més en risc.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. Una vegada també aclarit que l'esmena no s'accepta a la proposta de resolució, passem ja a votació la proposta de resolució.

Andrés Bello Sanz

En el punto 1 hay un plazo temporal.

El president

Però ara no es... Tothom hi hauria d'estar d'acord a fer el...

Manel Ezquerro Tomàs

Si m'ho permet, president. Jo crec que ha quedat descontextualitzat el temps, perquè es va presentar fa vuit o nou mesos. I si hi ha hagut algun..., en la tramitació, s'ha alentit per diferents temes tècnics de la tramitació mateixa. I, en principi, l'últim anunci que tenim és el primer trimestre del 26. El pla director, eh?

El lletrat

Hi ha d'estar tothom d'acord.

El president

Hi està tothom d'acord? *(Pausa.)* Sí? *(Veus de fons.)* Ah, lo que està presentat. D'acord, doncs. Vinga, passem a votació la proposta... *(Dani Cornellà Detrell demana per parlar.)* Dani.

Dani Cornellà Detrell

Sí; jo demano que es votin junts els punts 1, 2, 3 i 4. I el 4.a, 4.b, 4.c, 5 i 6 en una altra votació. És a dir, que es facin dos votacions.

El president

Aviam. Torna-ho a repetir, si us plau.

Dani Cornellà Detrell

1, 2, 3 i 4 en un costat.

El president

Sí.

Dani Cornellà Detrell

I 4.a, 4.b, 4.c, 5 i 6 en un costat.

El president

4.a, 4.b i 4.c per un altre costat.

El lletrat

I 5 i 6.

El president

I 5 i 6. D'acord. Dues votacions, entenem, doncs.

Doncs vinga. Passaríem a votar el punt 1, punt 2 i punt 3 i 4, l'encapçalament del 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

17 a favor i 1 abstenció del Grup del CUP.

I ara passaríem a votar... *(Veus de fons.)* Ai, perdona. No? D'acord.

Doncs el Grup Mixt, en contra.

I ara passaríem a votar el punt a, el punt b i el punt c, el 5 i el 6, d'acord?

Vots en contra?

Vots en contra, 1, del Grup Mixt.

Abstencions?

La CUP.

I vots a favor?

Els grups de Junts, del PP, de VOX, de PSC, Esquerra i Comuns.

Per tant, queda aprovat.

I s'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT