



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. 26 / CTH / 21.01.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\26CTH\

Fitxer 26CTH1

XV legislatura · cinquè període · sèrie C · número 434

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 26, dimecres 21 de gener de 2026

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

Sessió 26 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; [Montse Ortiz i Martí](#), [Judith Toronjo i Nofuentes](#) 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. Compareixença de Pau Noy Serrano, president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre la importància dels trens tramvia en l'impuls del ferrocarril arreu de Catalunya (tram. 357-00602/15).
2. Proposta de resolució sobre la desocupació i rehabilitació dels habitatges de la Sociedad de Gestión de Activos Procedentes de la Reestructuración Bancaria (Sareb) a Anglesola (tram. 250-00345/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 172, 124; esmenes: BOPC 208, 17).
3. Proposta de resolució sobre la ronda Sud de Granollers (tram. 250-00421/15). Grup Parlamentari de VOX en Cataluña. Debat i votació (text presentat: BOPC 190, 71).
4. Proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari Avant entre Lleida i Barcelona (tram. 250-00475/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 19; esmenes: BOPC 242, 26).
5. Proposta de resolució sobre l'ampliació del tramvia al Baix Llobregat (tram. 250-00476/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 21; esmenes: BOPC 242, 28).
6. Proposta de resolució sobre la instal·lació d'una planta d'aglomerat asfàltic a Dosrius (tram. 250-00482/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 206, 30; esmenes: BOPC 242, 29).

El president

Ja ha arribat el diputat Mijoler. Doncs donem inici a la comissió, que més o menys ja hi som tots. Abans de començar, la diputada Soberana va enviar un correu justificant la seva absència, per dir-ho d'alguna manera, de la comissió d'avui, per tant, ja queda dit.

Dir-vos també que ajornem el punt 4, que és una proposta de resolució del Partit Popular que fa... (*Àngels Esteller Ruedas demana per parlar.*)

Àngels Esteller Ruedas

Disculpi, president, inicialment hem dit que l'ajornàvem, però la diputada que ha d'arribar no tenia tren i llavors...

(*Remor de veus.*)

El president

No, no, la número 4.

Eva García Rodríguez

Sí, sí, la número 4.

(*Remor de veus.*)

Àngels Esteller Ruedas

La de Lleida.

El president

Ah, jo em pensava que la... (*Veus de fons.*) Llavors posposem la... No posposem res, deixem la 4, pel...

Àngels Esteller Ruedas

Exacte, si arriba la diputada a temps la fem, i sinó, no.

El president

Si arriba la fem i sinó, la fem a l'últim. (*Veus de fons.*) No ens havíem entès. D'acord. (*Veus de fons.*) No, no, la 4 la farem l'última, si no ha arribat.

Bé, i també voldria donar, abans de passar als protocols corresponents de la comissió, unes breus paraules com a president, i suposo que en nom de tots, de ressaltar la pèrdua de vides en l'accident d'ahir i la desgràcia que va ocórrer, no només a l'accident d'ahir a la nit, sinó també la persona que amb el tema dels aiguats va perdre la vida a Girona i les persones que ens van deixar també a Andalusia.

Per tant, una abraçada molt forta a les famílies i també posar en context els serveis d'emergència de les tasques i professionalitat que tenen en situacions com aquestes. I, com sempre dic jo, al final només podem honorar els morts que ens han deixat i donar molts ànims a les famílies.

I donem inici a la comissió. Donarem la paraula als diferents partits polítics per si hi ha substitucions de diputats. Començaríem pel Andrés Bello Sanz.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. En lloc del diputat Salvador Vergés hi haurà la diputada Sònia Martínez.

El president

Molt bé. El Partit Popular...

Àngels Esteller Ruedas

En el punt número 4, la diputada Montse Berenguer em substituirà a mi.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. El Partit Socialista...

Eva Candela López

Sí, gràcies, president. Bon dia. En el punt 3 de l'ordre del dia el diputat Guillem Sánchez substituirà la diputada Neus Comes.

El president

Molt bé. Esquerra Republicana, diputada Llop...

Lluïsa Llop Fernández

Per part d'Esquerra, excusar l'assistència de la diputada Capella que, en funció de com vagi la mobilitat, etcètera, s'incorporarà o no.

El president

Molt bé. La resta de grups...

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Volies comentar això del minut de silenci...

El president

Sí, tens raó, que ara m'ho recorda el lletrat. A dos quarts d'una baixaríem a la porta del Parlament, que es fa un minut de silenci, i pararíem un momentet la comissió i baixaríem.

Compareixença de Pau Noy Serrano, president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, per a informar sobre la importància dels trens tramvia en l'impuls del ferrocarril arreu de Catalunya

357-00602/15

Ara sí que ja donarem inici a l'ordre del dia corresponent, amb la compareixença del senyor Pau Noy Serrano, president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, davant de la Comissió de Territori. Aquesta és una compareixença que demana Esquerra Republicana,...

Fitxer 2

crec recordar, i ara vaig a buscar el compareixent i començaríem.

(Pausa llarga.)

El president

Vinga, donem inici amb el punt 1, que és, com hem comentat abans, és la presència del senyor Pau Noy, que és el president de la Fundació Mobilitat, Sostenible i Segura. Senyor Noy, benvingut a la comissió. Disposarà de quinze minuts per fer una intervenció inicial que vostè consideri oportú, i després a la comissió fem normalment amb els diferents grups polítics uns set minuts, que acostuma a ser, o normalment demanem que sigui un intercanvi d'impressions entre el portaveu o el diputat que fa la intervenció i vostè mateix. I, per tant, hi haurà set minuts amb cada

grup parlamentari, on vostè també podrà fer incidència en el que li preguntin o el que li comentin.

I ara, sense més, ja donaríem inici a la intervenció i disposa d'aquests quinze minuts que hem parlat, i si s'allarga una miqueta més tampoc no serà cap drama. Si vol prémer el botó del micro, que així...

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

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Molt bon dia a tothom. Oi, carai, se sent molt bé això..., no hi ha presència sense una presentació. Els temps d'Azaña han passat. Abans la gent parlava així, però jo com que vull explicar una cosa més tècnica, tot i que, òbviament, té un rerefons social molt important..., aquests dies la premsa em truca molt per allò dels accidents i tot això, i aquest és un tema que jo voldria començar. Ahir a Catalunya van haver-hi cinquanta esllavissaments de carretera i els bombers van fer mil sortides per objectes caiguts i un dels objectes caiguts va caure sobre la via del tren i va causar un accident greu. I, per tant, el tema aquest de la resiliència de les nostres infraestructures, i a la vista de l'increment de la violència climàtica, és un tema que algun dia s'haurà d'abordar i espero..., bé, és aquest punt inicial.

Això com passa? *(Pausa.)* Perquè jo sempre tinc uns PowerPoints, però bé..., Espera un moment. Obro amb... *(Remor de veus.)* Sí, està obert, però això... Com es passa? És que té un format una mica estrany, això. *(Pausa.)*

Bueno, el Parlament m'ha demanat i jo estic molt gustós de venir aquí a parlar amb tots vostès, perquè vostès són els representants del poble de Catalunya i, per tant, no hi ha audiència més il·lustre a la qual adreçar-me que vostès, perquè representen el que vol el poble. Com que només tinc quinze minuts, potser divuit, aniré molt ràpid, perquè parlar del tren... Parlar del tren tram és parlar del tren, i parlar del tren és parlar de mobilitat. Podríem estar aquí en un màster i podríem fer una classe o una xerrada amb cafès i cerveses durant quatre o cinc hores i encara necessitaríem més temps. I, per tant, com que tenim aquesta constricció temporal...

D'on venim? Doncs venim d'un país de cotxes. Durant quaranta-cinc anys bàsicament, la Generalitat ha fet carreteres, carreteres, autovies, autopistes, variants, i no ha fet cap ferrocarril més enllà dels ferrocarrils metropolitans. Al territori sempre diuen Metro per Barcelona i carreteres per la resta del país. I ara això d'aquí ha de canviar per les circumstàncies que vostès ja coneixen i que no cal que els presenti. Aquest és un mapa que m'agrada molt, que és de la comarca d'Osona, però crec que és molt representatiu.

El tema de la proposta de l'extensió dels tramvies, dels trens tram, bàsicament es basa en que són molt més econòmics que els trens i fan la mateixa feina. I, com que són més econòmics, en podrem fer més amb els mateixos diners. Però s'emmarca en una visió més global. Properament la Fundació presentarà aquest document, que ara només farem quatre o cinc flaixos, que són trenta projectes per vertebrar la mobilitat de Catalunya a través del tren, pels avantatges que té el tren sobre altres sistemes de transport. Hi ha cinc capítols. El primer és el que vinc a parlar, que són els ferrocarrils no metropolitans. Per tant, els trens tram i algun tren pel Pirineu en format Renfe.

L'ampliació de capacitat i accessos a Barcelona en dos blocs. La millora de la xarxa regional i intermodal. La millora del servei amb Espanya i Europa i l'Eix Transversal Ferroviari, perquè era un projecte molt important del Govern del temps de Maragall. Aleshores, aquests trenta projectes, nosaltres hem fet una estimació raonable, perquè d'això en sabem, i després els projectes poden costar més o menys. La línia 9 de Metro va començar a 2.000 milions i ha acabat amb 16.000 milions, que és una cosa per fer-s'ho mirar, això. Però, amb la nostra experiència, diríem que aquests trenta projectes, que a vegades són increments de servei notables, significarien uns 9.000 milions d'euros, que en quinze anys és una inversió anual de 600. Per tant, és un objectiu abastable perfectament.

I aquests trenta projectes o idees ferroviàries suposarien, pràcticament fixem-nos-hi, doblar el passatge, passar de sis-cents mil que tenim ara, de viatgers fora del metro de TMB i fora del metro de Ferrocarrils de Generalitat. És a dir, no comptem les línies del Vallès de Ferrocarrils ni el Metro de Barcelona, sinó serien molt més. Passaríem a doblar fins a 1.200.000 i això ho faríem només amb 9.000 milions

d'euros, més una inversió de trens, que seria en comptes de 9.000, 10.000, però això amb un termini de quinze anys és perfectament abastable.

Veníem d'això, veníem de la construcció d'un sistema formidable d'autovies i carreteres dels més potents d'Europa, Metro per Barcelona, i quan acabem els projectes, més Metro per Barcelona, perquè és un pou sense fons, un eix transversal ferroviari del temps de Maragall, que ningú havia avaluat la demanda, però nosaltres l'hem avaluat, i sortien cinc mil viatgers al dia, que és de l'ordre, de la magnitud de la línia de la Pobla de Segur. I per això algú va preveure gastar-se 12.000 milions d'euros, que és una idea molt bonica, però a la pràctica això no funciona. I la línia orbital ferroviària, que era el desideràtum per no entrar a Barcelona, que és una idea compartida per molta gent al país, però és que també costava moltíssims diners, 4.500, i això sí, portava trenta mil viatgers al dia.

Però abans venim de la proposta d'incrementar-lo novament a sis-cents mil. Per tant, perquè tinguin vostès un ordre de magnitud, sis-cents mil, trenta mil, cinc mil. I tot això costava molt més, perquè costava 12.000 milions el transversal i 4.500 l'orbital, suma 16.000, i la proposta que portem, pel cinquanta per cent de pressupost, portem com cent vegades més viatgers. Jo crec que és una cosa que cal considerar.

I quan parlem de les línies que històricament han prestat poca atenció, jo, que la meva família és del Pallars, sempre explico el tren de la Pobla, que el faig servir per pujar a Salàs. La gent que em coneix ja ho sap, que el faig servir. Vaig fins a Lleida amb alta velocitat, i allà agafo el tren de la Pobla. Un tren que estava condemnat a morir, que el volien tancar repetides vegades, ara, de la mà de Ferrocarrils, i d'una modesta inversió, ha tingut una segona joventut, fins al punt de doblar el nombre de viatgers, del màxim històric de Renfe. Per tant, els trens, a la que els cuides una mica i fas quatre coses, ja la gent et respon.

O el cas de l'R3, que també al temps de Felipe González es volia tancar. I jo, com a..., va ser la meva primera feina a la Generalitat, com a enginyer, fer un dossier així de gros, doncs el volien tancar i ara porta 7 milions, i un cop desdoblada fins a Vic en portarà 14, perquè vegin la miopia d'alguns i la vista d'altres. O el carrilet del Baix Llobregat, que es va transferir a l'època de Tarradellas, perquè la Feve el volia

tancar. Van passar d'un tren que es volia tancar i ara, fins a Igualada, fins a Martorell, fins a Manresa, porta 23 milions d'usuaris.

Bé, quins són aquests projectes de la base d'aquesta idea de la Catalunya, un país de trens, que és molt més que no pas els nous trens, perquè són un sistema de connexions? L'obertura del Corredor Mediterrani l'any que ve donarà una oportunitat brutal de desenvolupar el ferrocarril per la costa, sempre que Renfe tingui trens, però el problema és que Renfe no té trens. I per això el ministre ha anat a la Xina, a veure si li donen trens en termini, perquè si vas a l'Alstom, o vas a l'Stadler, o vas a la Siemens, et diuen senyor, hi ha una cua de cinc anys. Escolti, jo no puc esperar cinc anys. És que aquest és un problema que té la indústria ferroviària europea, que els cotxes te'ls entreguen en una setmana i els trens en cinc anys, i això és un tema que Europa algun dia haurà d'abordar.

És el de la Costa Brava, l'accés ferroviari a Andorra, que ha començat a caminar de la mà de la decisió del Govern andorrà de col·locar un tren des d'Escaldes d'Engordany, més amunt d'Andorra la Vella, fins la frontera espanyola. El del Bages, que està mig fet perquè les vies existeixen ja. El d'Olot-Girona, el de l'Ebre, el tramvia de Camp de Tarragona, que ja ha començat a caminar. S'han licitat les obres del primer tram des de Cambrils fins a Vilaseca i des de Vilaseca, en una segona fase, una branca cap al nord, cap a Reus, i una cap a l'est, cap a Tarragona.

El Lloret-Blanes i el Lleida tram, que vaig tenir l'honor de presentar ahir a Lleida i em va sorprendre perquè a la primera fila hi havia vuit regidors. Per tant, és un tema que genera molt d'interès. Hi havia cinquanta persones a la sala i molta premsa preguntant coses.

Bé, què dintre –que no sé com es diu en català–, té el tramvia perquè sigui tan interessant? El tramvia, per exemple, té –aquesta diapositiva–, a part que canvia l'aspecte brutalment de la ciutat, fa una ciutat més convivencial, doncs té una capacitat d'atracció tan impressionant que, quan estigui completat el tramvia per la secció central de la Diagonal, portarà tants viatgers per quilòmetre com la línia 9 de metro, que ha costat deu vegades més, deu o dotze o quinze. Per tant, és molt interessant, això.

Tarragona el té en marxa. Girona van sortir unes declaracions de l'alcalde que suposo que les té compromeses amb la consellera de Territori, que també és de Girona,...

Fitxer 3

la senyora Paneque, per dir que faria una primera fase d'un tramvia suburbà. Aquest seria el tren tram, eh?, entre Banyoles i Girona i s'anuncia una segona fins a la Costa Brava, fins a Sant Feliu, que, tot i que tingui interessos a Sant Feliu, amb aquest projecte jo només tinc un interès social. I ara Lleida, que és el que vam fer ahir. Bé, el ferrocarril, aquestes diapositives, les passo, estaran al dossier perquè vostès...

Però bàsicament, la que m'agrada més com a enginyer és aquesta d'aquí. Això és un primer transport públic que es va desenvolupar. Seria la fase 2.0 de les diligències. Era el Reaper. Jo no sé d'on ve aquest nom tan estrany. És un nom britànic que, fixeuvos, que és una tartana circulant no sobre rails, sinó sobre llambordes. Està tirada per tres cavalls i porta deu o quinze persones. L'invent va ser col·locar els carrils, perquè el carril és el que fa interessant aquest producte. Fixeu-vos que amb menys cavalls porta com tres vegades més. I això és aquesta equació d'aquí.

L'equació d'aquí és que el contacte entre la roda i carril té un fregament de 30 newtons per tona, unitat, fregament. I, en canvi, quan no és carril-carril, metall-metall, quan és roda-fusta-llamborda, o quan és roda-goma-asfalt, el fregament és deu vegades superior i això fa que pràcticament llisqui. També té l'inconvenient que li costa més frenar.

Aquesta és una fotografia molt emblemàtica. Quan jo estava a TMB, vaig treballar un temps a TMB, quatre anys només, eh?, va arribar un tren nou i el van introduir a la cotxera de Vilapicina, que hi ha una entrada directa allà, i va venir la grua, va descarregar el tren, el van encarrilar i, per empènyer, van haver-hi tres treballadors i tres directius que ells sols van aconseguir empènyer un tren cap a dintre de la cotxera. Sis persones empenyent una cosa que pesa trenta-quatre tones. Perquè veiem exactament quina és aquesta propietat. Bé, té una capacitat enorme de transport, la capacitat del ferrocarril, les emissions, emissions zero, perquè tot el

ferrocarril espanyol, urbà, suburbà, regional i de llarga distància se subministra amb energia renovable, tots els electrons són iguals, els de les nuclears i les renovables.

El que és rellevant és qui va crear l'electró, qui va impulsar aquella força electromotriu. Renovable, emissions zero i un consum que és molt més baix que l'autobús, un setanta per cent més baix i un deu per cent més baix que el cotxe. Per tant, és el producte que necessitem per descarbonitzar la mobilitat, no de Catalunya, d'Europa. I espero que els propers anys, a la vista del cul de sac, del coll d'ampolla que representa la compra de trens a Europa, la senyora Úrsula von der Leyen faci alguna cosa i arregli això, perquè s'ha d'arreglar.

I l'accidentalitat? Aquests dies venim de dos accidents ferroviaris, un greu i un també greu, però en un han mort quaranta-dues persones. L'altre dia estava fent números perquè, a més a més, també estic a..., la Fundació forma part de l'Aliança Ibèrica pel Ferrocarril i aquests dies els telèfons –tenia dos–, treien fum, eh? Vaig comptar quins eren els accidents mortals que hi havia hagut en ferrocarril des de l'any 92, que es va inaugurar el primer AVE a Madrid, que era un semi-AVE, amb motiu de l'Expo de Sevilla. Són cent vint morts, potser són cent vint-i-quatre. No compto l'atropellament dels Noys de Castelldefels, aquella matinada de la *juerga*, perquè allò no és pròpiament un accident ferroviari, és un atropellament degut a una imprudència.

Cent vint morts en trenta-quatre anys. Sabeu quants morts hi ha hagut a les carreteres espanyoles en el mateix període de temps? Cent vint mil. Per tant, la relació és d'un a mil, eh? Cal esperar què passa amb la comissió d'investigació, que segur que traurà llum, traurà llum per Espanya i traurà llum per Europa, perquè aquests accidents són tan escassos i tan..., que quan passen es posa tota la lupa de tota la ciència ferroviària per veure què ha passat. Pot ser el tren, pot ser la via, ja veurem què passa. A més, es dona la casualitat que aquests dies jo he utilitzat intensament els ferrocarrils per anar a França i per anar a Lleida i perfectes, eh? I per tant, el ferrocarril és un sistema de transport súper segur.

Ara bé, amb l'agreujament de la crisi climàtica, com he dit abans, cal estar amatents i cal, segurament, canviar alguns protocols. Totes les vies d'Espanya s'auscullen amb un tren auscultador, que és un tren de color verd que vostès hauran vist en algunes fotografies, que té tota la mena de sensors per detectar... Però el que no

detecten els trens, de moment, fora de la via d'alta velocitat, és la caiguda d'objectes. I l'accident d'ahir va ser una caiguda d'objectes. Al Pirineu van haver-hi cinquanta esllavissades. Potser hem de col·locar un sistema de detector de caigudes a carreteres i a ferrocarrils, perquè sembla que cada cop serà..., i cada cop que tenim un accident greu no pot ser que una persona mori o que cinc quedin ferides.

També una important característica és la durabilitat del ferrocarril. Primera imatge, 1848, la inauguració del primer tren a l'Espanya peninsular i a l'Espanya, també colonial, de viatgers. El primer va ser a Cuba, però va ser de mercaderies. I el primer de viatgers va ser entre Mataró i Barcelona, que els bitllets eren caríssims, hi havia sis trens al dia. Doncs ara tenim cent deu trens al dia en cada sentit, el tren és molt més barat i la via és la mateixa. Aquesta realitat ha aguantat durant cent setanta-cinc anys. Això és una enorme durabilitat i té una capacitat molt superior a la de qualsevol autopista. A més, a més, el ferrocarril té aquesta característica que no tinc temps d'explicar, perquè tinc..., perdoni, president, quant de temps em queda?

El president

Li queden minutets.

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Uf! Aquí els deixo la xuleta...

El president

Després tindràs més...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

La vertebració del territori, que és molt important. El ferrocarril vertebrava el territori. Per què Barcelona està més organitzada? En part també pel ferrocarril, pel Metro, que l'articula. Connecta territori. Ara que tenim un problema de manca d'habitatge i, per tant, el sòl és molt car a l'Àrea Metropolitana, hem d'anar a buscar sòl a fora, que és molt més barat. A Barcelona el sòl representa el vuitanta per cent del cost d'un pis i a fora representa la meitat. I, per tant, perquè la gent arribi a treballar allà on estigui i visqui, cal que hi hagi un ferrocarril estès per tot Catalunya.

Aquesta és una cosa que és molt important que vaig fer jo. Vaig viure un temps a Alemanya i allà vaig tenir temps perquè estava de becari, de becari amb seixanta-tres anys, es poden vostès imaginar la situació, que era una mica còmica, però així era, per aprendre alemany es fa tot.

I a la part esquerra estan les ciutats. Això és la captació de viatgers de transport públic per habitant i any. Si una ciutat té tres-cents seixanta-cinc vol dir que cada dia un habitant puja al transport públic de mitjana. A la part d'esquerra estan les ciutats de Centreeuropa, que tenen tramvia, tres-cents, Basilea té el triple perquè és una ciutat internacional. Després estan les ciutats importants d'Europa, Barcelona, Madrid, que fixem-nos que tenen una captació semblant a les ciutats mitjanes petites de Centreeuropa, que això és molt increïble perquè a Friburg, # (08:05) es pot anar caminant a tot arreu. I tot i així la gent agafa tant el transport públic com a Barcelona, com a Madrid, com a Munic, com a Berlín.

I després estan les catalanes. Què tenen les catalanes? Doncs que no tenen tramvia. Y, al final tenim dues que han fet un esforç ferroviari de 1.000 milions d'euros, que és construir un metro, que és Sabadell-Terrassa en negre. Ha pujat molt? Ha pujat vint, de seixanta a vint. Per tant, el ferrocarril urbà en format tramvia és una cosa molt interessant. I per això a tot Europa hi ha tramvies. És un producte desitjat no perquè sigui original, sinó perquè té la propietat d'atraure molts més viatgers amb un cost d'instal·lació i d'operació que és molt més econòmic. Una persona que viatja en tramvia, per exemple a Barcelona, li costa a la comunitat la meitat que quan ho fa amb autobús perquè hi ha un factor d'aglomeració.

Aquí estan tots els ràtios. Aquesta llista de vuit projectes de tren tram, tramvia o del ferrocarril del Pirineu, que no seria tramvia, signifiquen tres-cents cinquanta quilòmetres, seixanta municipis servits, que és una barbaritat, estendre el ferrocarril d'arreu, tren per tothom, amb una població equivalent perquè hi ha un factor turístic molt important en moltes d'aquestes ciutats i per tant la població a l'estiu és molt superior a la població d'hivern, d'1 milió i mig, generant cent quinze mil viatgers diaris, abans he parlat de l'eix transversal i altres coses, mil dos-cents nou serveis de ferrocarril a Catalunya, cent vehicles i amb una inversió molt discreta de 3.000

milions d'euros. Amb això arribem arreu, no arreu, no arribem a Vielha, ja hi arriba el tren, no cal que arribi de nou, eh?

I això és, de forma molt succinta, aquí hi ha molta informació que la deixo com a *chuleta* i ho podem comentar més endavant.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, senyor Noy. Si convé després ho farem arribar als diferents grups. Començaríem pel Andrés Bello Sanz..., no, perdó, que l'ha presentat Esquerra Republicana, té raó, i Comuns, la senyora Llop i després el senyor Mijoler. Perdoneu.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. I moltes gràcies al senyor Pau Noy Serrano, el president de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura. I abans d'entrar pròpiament en el tema com bé feia vostè, des del Grup d'Esquerra Republicana no podem fer més que, en aquesta comissió i jo sóc gelidenc, doncs començar donant el condol a la persona, a la família i a les amistats de la persona que aquesta nit malauradament ha perdut la vida i esperar una ràpida recuperació a totes les persones ferides.

Comparteixo molt, moltíssimes coses, evidentment, de les que ha dit, especialment tot el tema del tren tram, però també un apunt que vostè feia i és la necessitat de garantir la resiliència de les infraestructures ferroviàries, i més davant d'aquesta emergència climàtica. És evident que ens calen serveis de transport, mitjans de transport que siguin sostenibles, eficients, com ho és el tren, i sobretot que garanteixin la seguretat dels viatgers i dels treballadors i, per tant, és imprescindible garantir aquesta resiliència davant d'un clima que s'extrema més. També li dic que a Gelida ha plogut molt aquests dies, no ha plogut en quantitats..., ni amb precipitacions estranyes, ni amb fortes ventades, bàsicament ha sigut un tema d'acumulació de pluja i és evident que la xarxa de Rodalies necessita reforçar-se i necessita garantir aquesta seguretat.

Un cop dit això i entrant pròpiament en el tema que avui ens portava aquí, que miri, entenc que avui podríem entendre que potser és un mal dia per parlar de trens, jo crec que especialment és un bon dia per parlar de trens, perquè ens sembla

absolutament imprescindible. Des d'Esquerra Republicana tenim clar que els trens tramvia –i entro en matèria–, no són una ocurrència teòrica, vostè hi posava moltíssimes xifres al darrere, sinó que són una eina que entenem que ha de ser real, que és viable i que és absolutament necessària per impulsar el ferrocarril arreu del país, per fer-lo arribar fora d'aquesta àrea metropolitana, de treure aquesta concepció molt radial que segurament tenim d'aquestes infraestructures respecte a Barcelona.

I que permet la mobilitat, vostè ho xifrava en 1 milió i mig de persones, seixanta municipis, tres-cents cinquanta quilòmetres nous de tren, que ens semblen absolutament imprescindibles des d'Esquerra Republicana. De fred, tenim un exemple incontestable que és cert que aprofita d'una sèrie d'infraestructures que ja existien, que en el seu dia es van desmantellar, perquè vostè deia, no s'han fet nous quilòmetres de tren, més enllà de l'àrea metropolitana, o més enllà dels que s'han fet per alta velocitat. El problema és que no és que no s'hagin fet, és que a més, segle XIX, segle XX, se n'han desmantellat. Per tant, no és que no haguem avançat, és que hem anat molt enrere.

Per tant, un exemple incontestable és aquest tren tram que ja camina, que ja té els estudis informatius aprovats, projecte constructiu, obres licitades, etcètera, etcètera, i que ha de començar per revertir una línia que havia desaparegut i que ha de ser l'inici embrionari d'un tren tram potent en el Camp de Tarragona en una àrea metropolitana també important en el país. I aquest impuls no és casual i forma part d'una aposta clara pel ferrocarril com un eix de mobilitat sostenible, que va liderar molt clarament l'anterior govern de la Generalitat, on s'han impulsat grans inversions ferroviàries, tots aquests trens que arribaran nous, s'han reforçat xarxes existents, especialment en ferrocarrils, i s'ha deixat de parlar només d'estudi i s'ha passat a fer accions concretes.

Per l'agenda d'Esquerra Republicana no només el tren tram del Camp de Tarragona, més enllà de l'estudi que ha fet el Govern, és viable. Entenem que és un servei que necessiten els ciutadans del país, entenem que és numèricament, econòmicament, socialment, és a dir, que no només cal mirar xifres econòmiques, sinó que cal mirar aquest rèdit a nivell social, i per tant entenem que tots aquests trens, Costa Brava,

Bages, Olot, Pirineu, Ferrocarril, Terres de l'Ebre, etcètera, són absolutament necessaris. I aquí hi ha un factor important, i l'hi pregunto perquè vostè deia que no tenia temps per explicar-ho, però que em sembla importantíssim, que és aquesta aportació que ha de fer el ferrocarril a la vertebració del territori. Necessitem assentar població fora de l'àrea metropolitana, no podem viure tots en el mateix punt per un tema d'equilibri de país, d'equitat territorial, i per tant aquest punt que vostè passava de llarg perquè no li donava temps, em sembla important que ens pugui afegir alguna informació respecte a...

Fitxer 4

aquesta necessitat de vertebració del territori i com hi contribueix el tren.

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Gràcies, senyora diputada per la seva intervenció i pel suport a les idees nostres. Jo vaig començar a sentir parlar del tren Camp l'any 2000 i el 2002 em sembla, i el 26 hem començat a licitar les obres per fer un tram molt curt. En el mateix període Espanya ha construït tres mil quilòmetres d'alta velocitat, això també és una dada perquè ens ho fem mirar. La protecció que fa el ferrocarril al territori és, primer, que la meitat de la població..., hi ha un criteri social que és central, que la meitat de la població no té accés al cotxe, i per tant aquí estem planificant una mobilitat i si pot anar en cotxe, la meitat de la població pot anar en cotxe de forma autònoma. També és rellevant el fet del sòl.

Necessitem construir a Catalunya, em sembla que són tres-cents mil habitatges i no els podem fer a Barcelona. Barcelona és un gran atractor de viatgers, em sembla que cada dia entra 1 milió de persones a Barcelona, la majoria per treballar, però altres per altres gestions perquè és una ciutat molt cosmopolita, per no dir els turistes, que són cinquanta mil diàriament que estan pul·lulant per aquí. Vaig a veure aquesta cosa..., bàsicament el que fan els ferrocarrils urbans, això ho fa el Metro a Barcelona però de forma soterrada, que és molt més car i a més té l'inconvenient que no té cap efecte en superfície, en canvi el tramvia és més barat i ordena la ciutat per dalt.

El tren vertebra per sota i el tramvia vertebra per sobre i a més endreça la ciutat i fa paisatges urbans nous. Connecta i vertebra perquè crea eixos de mobilitat. Algú diu que el tramvia té l'inconvenient que quan hi ha una manifestació no es pot desviar, en canvi l'autobús sí. Jo el temps que vaig viure a Alemanya vaig viure bastantes manifestacions, és un país que es manifesta més que nosaltres i escolta, està davant el tramvia mitja hora i ja està, no passa res. Aquesta nit s'han tancat tots els serveis de ferrocarril per raons de seguretat, per raons de supervisar.

A més a més, quan tens el tramvia o tens un ferrocarril, la forma d'expandir la ciutat és una forma molt menys endreçada, a partir de grans eixos, perquè el mateix ferrocarril ja defineix quin és l'eix d'expansió de la ciutat i al voltant del ferrocarril es creen les cases. Això, jo estic preparant un viatge a Friburg, és el viatge número deu que faig, si algú vol venir que m'ho digui que l'apuntarem a la llista, serà cap a la primavera això, d'un dijous a un diumenge, allà és impressionant perquè és això, és a dir es van fer primer els ferrocarrils i després els barris.

També reorganitza l'espai públic i això es veu a la Diagonal. Qui l'ha vist i qui la veu, no? Que sembla que sigui un parc lineal, sembla que sigui una prolongació de la plaça de les Glòries, com a mínim des de Verdaguer. I a més a més també –que ho diu aquí–, no només és un mitjà de transport sinó que és un element visible d'una nova forma d'entendre la ciutat. Jo crec que els últims anys la ciutat que ha fet més progressos en aquesta línia és París. Ara tenen eleccions, a veure com va això. A París saben vostès que només el cinc per cent de ciutadans es belluguen en cotxe? Jo tinc família a París, hi vaig cada any allà a passar uns dies, ara que estic jubilat encara més i sempre sóc benvingut i escoltin, sembla que els cotxes a París hagin desaparegut, que s'hagin esfumat.

I a més a més hi ha el tema aquest de la sostenibilitat. Un dels arguments que vaig utilitzar ahir a Lleida..., perquè la veritat és que a Lleida li convé la imatge de...

El president

Hauria d'acabar, senyor Noy.

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Ja està, ecologia, emissions zero.

El president

Molt bé, i ara seguidament i en nom dels Comuns té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Moltes gràcies, president. I gràcies, senyor Noy, per il·lustrar-nos un cop més sobre mobilitat. Sempre és benvingut a aquesta casa i que puguem gaudir de l'oportunitat d'això, d'il·lustrar-nos amb una persona experta com és vostè. Estalviaré quin és el posicionament de Comuns respecte al que ens planteja, respecte la mobilitat sostenible dels trens tram. És veritat que també els Comuns vam situar l'acord d'investidura d'aquesta legislatura, acords que tenen a veure precisament amb el desenvolupament d'aquests corredors o d'aquests trens tramvia i, per tant, vaig directe a barraca i voldria fer-li algunes qüestions molt concretes.

En primer lloc, sobre prioritització. És a dir, si vostè fos el secretari d'Infraestructures i hagués de prioritzar tots els estudis o els corredors que s'han presentat, Lleida, Bages-Berguedà, Costa Brava, Lloret-Blanes, Olot-Girona, Terres de l'Ebre, etcètera, quins dos o tres podria dir que prioritzar si l'objectiu és començar ja aquesta..., a executar en aquesta, amb la primera legislatura? I li diria també amb quins criteris comparables si ens els vol dir, la població a la que tindria accés, la demanda potencial, el reaprofitament d'infraestructures, el cost d'eficiència, equitat territorial, accessibilitat...

En fi, el que vostè em digui com a criteris per poder comparar quins serien aquests dos o tres projectes que prioritzaria primer.

El president

(Veus de fons.) El botó, premi el botó...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

La veritat és que fer ferrocarrils costa més que fer carreteres perquè les exigències ambientals són superiors i de perfil també. Com que tot això val pocs diners, jo si fos el conseller, si fos la Sílvia Paneque, si em pogués transmutar amb la Sílvia Paneque diria... Xist, nois i noies –sobretot nois, perquè el món de l'enginyeria, per desgràcia, és un món de nois, eh?, ara cada cop hi ha més noies–, fem un pla, fem un pla a quinze anys. El problema és que Catalunya no ha tingut full de ruta. Ara fem això,

ara fem allò altre... Va venir l'Aznar, ara farem tres mil quilòmetres d'alta velocitat. Ah, molt bé, molt bé! I els estudis? Bé, és que és una necessitat nacional. Per connectar Espanya? No. Per connectar tot amb Madrid. I així..., el que passa..., això d'aquí es pot reaprofitar amb el temps, eh?, no són inversions perdudes.

Jo diria que la província que està pitjor és Girona. Per tant, la màxima prioritat per Girona també és la més cara de fer perquè... I quant a projectes barats, projectes que es fan claus en mà de dos anys, jo diria que els més fàcils són el de Lloret-Blanes, perquè és un tramvia urbà que es fa en una estona. El del Bages, perquè té ja tota la infraestructura fins a Súria i fins a Sallent feta. I el de l'Ebre. L'Ebre no té res fet, però l'Ebre té una cosa molt bona, que és que és pla i les ciutats estan molt separades. Per tant, des del punt de vista de la geometria, de la topologia del transport, el que funcionaria millor per la inversió amb relació a la població seria el de l'Ebre.

Per tant, Girona, província de Girona, Ebre i tal. I deixaria pel final, el de la ciutat de la meva mare, Lleida. Però vaja, si hi ha una programació de quinze anys, l'important no és què farem en aquesta legislatura, que queden dos anys, em sembla, ni a la propera, que són sis. Sis és molt poc. L'important és tenir un full de ruta, tenir un calendari d'execucions i tenir una prioritat. L'Aznar va aconseguir que es fessin tres mil quilòmetres en trenta anys. Doncs això, el mateix.

Lluís Mijoler Martínez

Seguint amb prioritats, per tant, i amb presa de decisions, per vostè quina seria aquella decisió clau que fa un projecte irreversible? M'explico, és l'estudi informatiu, és la reserva del corredor, la reserva de traçat, diguéssim, o hauríem d'arribar fins a més enllà, quan ja tinguéssim el conveni de finançament i operació, ja no dic el projecte constructiu, etcètera, però dic com a mínim aquest conveni, perquè poguéssim dir que això ja és una decisió presa irreversible. N'hi hauria prou amb la reserva de traçat?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

No, la reserva de traçat és necessària. A la major part del territori no hi ha problemes amb la reserva de traçat, el que passa és que això és una decisió administrativa, i això d'aquí afecta la viabilitat, però no afecta la celeritat. Jo crec que el més important

és, a més a més d'en paral·lel aquest tema administratiu, que és un tema de tràmit, iniciar un tema que no és de tràmit, que és la redacció de projectes. Tot això d'aquí ha de córrer, i ha de córrer redactant projectes, projectes executius i pensant ja en la licitació.

Lluís Mijoler Martínez

Exacte...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

A veure, si l'any dos mil vint-i..., estem a 26? Doncs 2029, podem començar a executar ja algunes obres. I irreversible és quan es posa en marxa, i quan es posa en marxa i no hi ha un tsunami, perquè amb la crisi climàtica un pot esperar el pitjor.

Lluís Mijoler Martínez

Molt bé. Una qüestió que no ha comentat, sobre la governança. Quin creu vostè que seria el model de governança perquè aquests projectes no quedin atrapats entre competències? Qui hauria de liderar Generalitat, Rodalies, Ferrocarrils? Com s'hauria d'articular la relació amb l'Estat? Bé...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

La llei ferroviària catalana, aprovada per aquesta cambra, diu que la Generalitat té competència plena en la planificació de ferrocarrils interiors. Per tant, l'únic responsable d'això és la Generalitat. Els alcaldes el que han de fer és no posar pals a les rodes, ho dic perquè en el cas del Salou posava pals a les rodes, i deixar fer. I si ho volen fer ells, que ho paguin ells. Els ciutadans no tenen diners per pagar això. A diferència de França, que estan millor finançades, les ciutats espanyoles estan infrafinançades, i per tant no podem esperar.

Generalitat de Catalunya i Ferrocarrils podrien entrar en la fase d'operació i en la fase d'expertise. Una cosa és construir la infraestructura i l'altra organitzar l'explotació, que és un tema complex. I qui més sap d'organitzar l'explotació és Ferrocarrils de la Generalitat. Ara hi ha la societat mixta aquesta de Renfe, que és una forma de catalanitzar Renfe, que en parlarem un altre dia. I bé, però jo diria aquesta divisió.

Lluís Mijoler Martínez

I per últim, li volia preguntar sobre el grau d'integració tarifària. Jo crec que coincidiríem que ha de ser una tarifa única i tota integrada, la tarifa. Però la pregunta diguéssim, aquella de l'ou o la gallina, què és més important pel transport públic, l'eficiència o el preu? O el preu, o el cost per l'usuari?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

No, és l'eficiència. Els transports a Catalunya són barats i a més estan hipersubsiats. Estaven subsidiats i ara encara més, per tant no és un tema de preu. Jo crec que l'usuari valora l'eficiència, que funcioni bé, la cadència, l'increment de servei. Falten trens, no sé com s'ho faran per incrementar el servei, falten trens.

I aleshores, la..., ah, sí, la integració tarifària. Jo crec que el Govern espanyol ha fet una passa històrica, que és crear aquest abonament de transport, que de moment només és vàlid per les vies, pels serveis que són de la seva competència, perquè si es fica a dir que també Catalunya o el País Basc té automàticament un recurs d'inconstitucionalitat, perquè és una competència plena de Catalunya i de la major part d'autonomies, i per tant, en comptes de seguir el model alemany de concertació, que a Alemanya hi ha concertació entre l'Estat federal i les regions länder, que es van posar tots d'acord i van impulsar el Deutschland Ticket.

Aquí s'ha hagut de començar per dalt, amb aquesta oferta de seixanta i trenta pels joves, que estan a un preu superb, i el ministre va dir el dia de la presentació que confiava que els territoris s'hi poguessin afegir. Jo suposo que en aquests moments hi ha negociacions entre el Ministeri i la Generalitat i el Govern basc, i Madrid, que són els tres territoris que tenen més avançat el tema de la integració tarifària, per integrar això en l'abonament, un abonament que sigui vàlid per tots els ferrocarrils, per tots els transports públics, metro, bus, tramvia... Això no obsta perquè la gent que no el vulgui comprar pugui continuar mantenint el seu abonament local.

El president

Hauria d'anar acabant, senyor Noy, sí? (*Veus de fons.*) Vinga, una vegada..., molt bé, senyor Mijoler. I a més, ha sigut un exemple d'interconnexió aquesta, sí, senyor...

Seguidament, i si no vaig errat, ara li tocaria a la diputada Toronjo, nom del Andrés Bello Sanz.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Avui, des del nostre grup parlamentari, des de Junts per Catalunya, no podríem començar aquesta intervenció sense lamentar profundament també els fets ocorreguts les darreres hores ahir amb la xarxa de Rodalies Renfe, amb múltiples incidències arreu del país. Vostè ho situava, des de Girona, Figueres, Fornells, Tordera, Maçanet, però sense anar més lluny, també, culminant amb aquest accident en el tram de Sant Sadurní d'Anoia i Gelida. Uns fets que ens consternen com a país i que fan encara més important aquesta compareixença avui, mostrant, evidentment, el nostre condol, l'escalf, però, evidentment, també el suport a tots els equips que estan restablint la situació.

I, evidentment, amb la tragèdia que també va tenir lloc el diumenge a Adamuz, el que ens obliga també a prendre decisions, aquesta responsabilitat política per tal de tenir aquestes inversions garantides, amb un manteniment just i amb uns recursos i una seguretat que ens permeti la mobilitat arreu del país. I en un dimecres gris en el què hem despertat amb aquesta paràlisi, el partit, i des de Junts per Catalunya, per aquests motius, hem demanat la compareixença de la consellera i del ministre.

Entrant en aquest mateix contingut i amb aquesta exposició que vostè ens feia inicial, també destacava aquestes cinquanta esllavissades i com podríem contribuir a aturar-ho, a avançar-nos amb aquest sistema d'alertes, d'obstacles que no acaba de funcionar a la pràctica, amb aquesta caiguda d'objectes que no preveuen que es puguin...

Fitxer 5

garantir la seguretat del servei davant de l'emergència que també viu al país, amb els forts aiguats, però també amb diferents moments que hi han hagut els darrers anys, amb aquesta infraestructura renovada que cal garantir-la, i amb aquests estudis en els que vostès s'avancen des de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, i que també ens traslladaven fa un any aquí, en aquesta mateixa compareixença.

Perquè es tracta d'una qüestió de país, de cohesió social, que no només ha de requerir d'aquesta visió centralista de Barcelona o l'àrea metropolitana, sinó del conjunt de tot el territori, per una qüestió també de sostenibilitat ambiental, però de competitivitat econòmica i oportunitats arreu.

De fet, aquesta manca estructural de vertebració real ha portat problemes que veiem avui a la pràctica, cal aquesta inversió, i vostè avui ens feia una sèrie de prioritzacions a través de les preguntes dels companys sobre aquests trens tram, sobre aquesta inversió necessària, sostenible, però, a més a més, també capdavantera. Jo voldria incidir també en alguna de les qüestions que han sortit sobre la taula i molt en la línia d'aquesta integració tarifària, que en algunes zones del país pot ser un impediment a l'hora de poder agafar aquests serveis de Rodalies, però que també s'ha de repensar a l'hora de configurar aquesta nova visió dels trens tram. Per tant, voldria avui que també hi fes referència.

De la mateixa manera, també inicialment li voldria preguntar sobre aquesta relació amb el Govern a l'hora de prioritzar aquests projectes i amb les administracions locals, perquè també han d'alçar la veu, han de situar la qüestió i prioritzar aquest tipus de projectes.

Per tant, també, si avui ens pot expressar quins són els canals de comunicació des de l'Administració local, des de l'àmbit comarcal, però també des de les pròpies diputacions que han d'acompanyar aquest tipus de projectes perquè es puguin canalitzar i siguin una realitat.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Toronjo. I ara, seguidament, i en nom del PP, té la paraula la diputada Esteller, quan vostè vulgui. *(Veus de fons.)* Ai, perdó. *(Rialles.)* Carai, ara feia molta via, jo. Ara, seguidament, vostè pot contestar. Ja arribarà, senyora Esteller, no pateixi. *(El presidentriu.)*

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Ja sabem que el risc zero no existeix, i, per tant, el que hem de fer és minimitzar el risc. Sempre hi haurà accidents. Per sort, hi ha pocs accidents de ferrocarril a

Espanya, molt pocs, abans ho he explicat. El sistema d'alta velocitat té un sistema de detecció d'objectes a la via que fa parar el sistema quan es detecta alguna cosa, però la xarxa de Rodalies, la xarxa de Ferrocarril, no té, i no té aquí ni enlloc d'Europa, perquè passa molt poc, però cada cop està passant més i, per tant...

I les carreteres, jo, com a enginyer, diria que la major part dels esllavissaments es deuen a que s'han fet amb massa pendents. La voluntat d'obrir carreteres fa no tenir en compte la geologia, però això és un altre debat. L'únic sistema que conec de detecció de caiguda d'objectes a la via és la línia del meu poble, la línia de la Pobla de Segur, que en travessar el massís del Montsec hi havia tantes caigudes que van col·locar unes xarxes i van col·locar uns elements de detector a la via. Allò podia ser una prova pilot que es podia estendre. Però, clar, quan cau un mur com el de Gelida, què ho pot preveure, això? Els murs de formigó són infinits, són... I ha caigut, no? I pot passar en qualsevol moment. És complicat, això, però jo crec que s'ha d'obrir un debat sobre això, sobre aquesta resiliència i increment de seguretat.

Catalunya està totalment preparada per fer la integració tarifària. De fet, el noranta per cent del seu territori està integrat tarifàriament, i el noranta-vuit per cent de la seva població té tarifa integrada. I, per tant, una de les coses que hem demanat a la Conselleria és que, en acabar aquest any 2026, hi hagi un sol títol perquè la tecnologia existeix. La tecnologia és la T-Mobilitat. I sobre això, fer la negociació amb el Ministeri per posar-ho tot junt. Aquest abonament català, que seria espanyol, de seixanta/trenta i, a més a més, que cadascú, si un vol utilitzar el Metro, que tingui l'abonament de vint euros i vint-i-quatre, no?

Això jo crec que és fàcil perquè el tema està molt madur. Que sàpiguin vostès que aquesta passada tardor vaig anar amb el tren, per provar-ho, que és molt lent però tenia..., de Bilbao a Sant Sebastià, amb l'EuskoTren. I vaig comprar un abonament a Biscaia i em va dir, *no, esto es válido para todo Euskadi*, i vaig arribar a Guipúscoa, i em va dir, no, no, *esto no es válido para Guipúzcoa*. I vaig anar a comprar un altre. Imagineu-vos en un territori petit com el País Basc, que encara estan endarrerits. És el que ens passa aquí, que tenim el de Barcelona, el de Lleida, i jo crec que avui és tan fàcil d'avançar...

Segurament sortiran cinquanta enginyers dient que això posa moltes dificultats. Si jo fos conseller, escolti, senyor enginyer, senyora enginyera, l'enginyeria està per donar solucions, no per posar problemes, doncs arregli'm això i ja està.

I la relació que tenim amb el Govern és cordial, nosaltres passem els papers, però som una entitat més entre les cinquanta que opinen. I, per tant, tot això d'aquí, la relació amb la Sílvia Paneque és molt cordial, és una persona molt cordial, ella, en el pla personal, i ella està al corrent de totes les nostres propostes i tal. Una altra cosa és que ens facin més o menys cas, i jo crec que amb el suport de vostès ens faran més cas.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Toronjo. I ara sí, diputada Esteller, quan vostè vulgui.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, president. Abans d'iniciar la meua intervenció, vull expressar en nom del Grup Popular el gran sentir per l'amor del maquinista i també per la persona morta també a Palau-Sator. Enviem el nostre condol a la família, esperem que els ferits es recuperin aviat, i també hem traslladat a la consellera la nostra preocupació per tots aquests fets i que esperem que no hi hagi més pèrdues de vides humanes.

En aquest sentit, també vull agrair la intervenció i la compareixença del senyor Noy, com a president de la Fundació, i dir-li que és molt interessant la visió que té ell respecte els tramvies i que des del Grup Popular valorem la funcionalitat que tenen els tramvies en alguns àmbits.

I també vostè ens ha destacat els corredors prioritaris. En aquest sentit, un dels que nosaltres sempre hem demanat i que vostè també l'ha mencionat, és la línia orbital ferroviària, perquè descongestionaria molt tota l'entrada a Barcelona, però és cert que tota la connexió a les àrees metropolitanes estan més ben implantades, però falta, com vostè ha dit, la part de Lleida, la part de Girona, tots aquests altres corredors, que nosaltres sí que considerem que cal implementar.

Nosaltres, dels tramvia el que veiem i que considerem oportú és que connecta àrees urbanes i comarcals amb molta més capitalitat, i penso que des d'aquesta visió el

que sí que ens arriba és que és eficient els corredors quan hi ha una alta demanda mitjana i que hi ha una necessitat d'integració urbana.

I que també vull preguntar-li la connexió ferroviària i tarifària i la governança del que seria el tramvia.

També vull preguntar-li els criteris. Quan es demana que hi hagi un tramvia i els criteris pels quals es considera que aquest tramvia és viable. En zones denses, amb quin tipus de planificació, com encaixa i es coordina amb Rodalies, com encaixa i es coordina també amb uns altres mitjans de transport que no tingui cap afectació amb uns altres mitjans de transport i també com s'incardina dins de les àrees urbanes.

Perquè, així com també li he dit que estem absolutament d'acord i que considerem, i a més ho hem reclamat, la necessitat de tenir la línia orbital ferroviària a Barcelona, discrepo amb vostè respecte a la connexió dels tramvies per la Diagonal, perquè vostè s'ha centrat en la sostenibilitat del tramvia, però no només s'ha de veure si el tramvia és sostenible, sinó l'impacte que genera quan es travessa una ciutat, com pot ser Barcelona.

Barcelona per la Diagonal fa una ferida i una muralla impressionant entre la Barcelona nord i la Barcelona sud. Això genera un impacte molt negatiu, que no només ho diu el Grup Popular, sinó els estudis del RAC, que suposo que vostè coneix, perquè genera molta congestió a les cruïlles i això és perjudicial i a més també té un impacte negatiu en els autobusos, i llavors congestiona tot el sistema. Per tant, el tramvia és més sostenible, però l'impacte genera més contaminació, perquè a les cruïlles, especialment a Francesc Macià, genera un impacte molt negatiu que fa que hi hagi més congestió; més congestió, més contaminació.

I després vostè diu que urbanísticament pot ser molt maco, però les ciutats han de ser útils. La Diagonal és una via d'entrada primordial a Barcelona i aquesta congestió perjudica tothom. Per tant, nosaltres, tant com en uns àmbits considerem que pot ser positiu, en uns altres considerem que és negatiu, fa una ferida que pot perjudicar molt, perquè també s'ha de veure, quan entren a les ciutats, el traçat per on s'ha de fer a l'hora que generi un menor impacte i que pugui ser útil, perquè veritablement jo no discuteixo que sigui útil, però sí que ha de millorar el sistema. En aquest cas, a

Barcelona, sí que penalitzarà els autobusos, hi haurà trajectes més llargs, moltes línies afectades i, per tant, empitjorarà tot el que és la congestió.

Per altra banda, nosaltres també en aquest sentit, el que volem demanar-li és que vostè digui si aquest tramvia pot ser substituït pels autobusos, perquè al final el tramvia fa unes ferides a les ciutats que no es poden canviar, sinó que són permanents. Si vostè té alguna valoració respecte si pot ser substituït en els trams dels centres de la ciutat pels autobusos BTR, que són autobusos que tampoc contaminen i que probablement també podrien fer la mateixa funcionalitat.

Respecte al que vostè ha dit de l'AVE, és cert que l'AVE és una infraestructura, la veritat, molt necessària, que el que requereix és una gran inversió i també un gran cost de manteniment. I quan el president Aznar va fer l'AVE a Barcelona, no ho va fer perquè va tenir una idea, sinó perquè va haver-hi una alta demanda, i la prova és l'èxit que hi ha. I l'AVE Barcelona-Madrid té un èxit absolut, i això demostra que quan ho va presentar no va ser una idea infundada, supèrflua, sense estudis, sinó que va ser una idea rigorosa, molt ben treballada, i que avui dia té una utilització impressionant.

El que sí que va ser més qüestionat en el seu moment va ser l'AVE Sevilla en el seu dia, que hi va haver uns altres tipus de criteris que nosaltres aquí no valorarem, però sí que vull posar l'accent en el rigor en què es treballava en els governs quan es decidien determinades línies i determinades obres, que nosaltres considerem que al final totes les infraestructures, tots els mitjans de transport.

I nosaltres valorem la funcionalitat que tenen els tramvies en aquests marcs, sobretot en les connexions amb les ciutats, és el bon servei que presta al ciutadà, la capacitat de poder atreure i transportar persones i la complementarietat amb uns altres mitjans de transport, i que en no ser tan pesats i tenir aquesta capacitat a l'hora de fer-ho amb menys cost, també ajuda molt al transport de persones, i són, és veritat, mitjans de transport útils, i que, per tant, nosaltres, com deia, els volem donar suport, però no *per se* és bo i sostenible, sinó en funció de com s'implanti, per on passi, i després l'impacte que tenen a les ciutats.

I com dic, a Barcelona, els dos Trambaix, tant el Besòs com el Llobregat, tal com estaven abans de fer la connexió per la Diagonal, els valorem molt positivament i

són gran útils, i, de fet, avui ja hi ha una proposta per estendre-ho pel Baix Llobregat, però, en canvi, discrepem absolutament de l'impacte que té la unió per la ferida i els problemes que genera a Barcelona, que són molt pitjors que els beneficis que comporta.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Esteller. En tot cas, la diputada s'ha menjat els set minuts. Si té algun comentari a fer molt breu de la intervenció, sinó...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Bé, jo, bàsicament, agrair els comentaris i ja està...

El president

Molt bé, moltes gràcies. Seguidament, i en nom de VOX, té la paraula el diputat Senyor Bello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, presidente. Bueno, en primer lugar, adherirnos a sus propias palabras de sentimiento por los últimos accidentes que ha habido en España y transmitir nuestras condolencias a los familiares de los fallecidos. En segundo lugar, agradecerle, señor Noy, sus explicaciones. Le iba a pedir la presentación, pero los servicios administrativos del Parlamento han sido muy eficaces y ya la acaban de mandar. He visto que es muy extensa y no me ha dado tiempo de mirarla, por tanto, igual me surgen dudas, así que en otro momento intentaré transmitírselas.

También algunas de las cuestiones que tenía para preguntar ya han sido realizadas por otro diputado. Por lo cual, voy a hacer una reflexión que la voy a compartir con usted. Es si usted cree que, en este momento, con lo que está pasando en España y en Cataluña también, y especialmente con el mal servicio ferroviario, en Cataluña, además, en Cercanías, si no convendría centrar los esfuerzos en mejorar el mantenimiento en vez de abrir nuevas líneas o nuevos servicios, como usted propone.

Y ahora le haré un par de preguntas más, que me han surgido a raíz de su presentación.

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Bé,...

Fitxer 6

les vies de ferrocarril d'Espanya, de forma general, tenen un bon manteniment. Les vies d'alta velocitat són auscultades per un tren que és de color verd, que van per les vies, que és un tren auscultador, a molta freqüència, i les vies que no són de alta velocitat, també pel mateix tren, però amb menys freqüència. I, per tant, en teoria, les vies espanyoles donen una gran seguretat. Això ha estat reconegut en el pla internacional.

Jo crec que, primer, que cal separar l'accident de Gelida de l'accident d'Adamuz. L'accident de Gelida és un tema d'un ensorrament d'un material, i això ja hem parlat, el tema de la resiliència, evitar caigudes, detectar..., potser hem de fer un sistema de detecció sistemàtica de caigudes. Això vol dir una inversió important, però aquestes inversions en electrònica, bàsicament, són molt més econòmiques que les inversions d'infraestructura. Per tant, són completament compatibles a estendre la xarxa ferroviària que cal, sobretot en aquests territoris que no tenen ferrocarril i que són densos, perquè la costa Brava és densa, tota la província de Girona és densa. La costa de Catalunya és densa, i això d'aquí no són capricis, sinó que, si hi ha un estudi de demanda que diu que la gent puja, vol dir que és necessari, això.

Tot això, en comparació amb el que ens hem gastat a Espanya en alta velocitat, és *calderilla*. Per tant, jo crec que a Espanya, un dels principis fundacionals de l'Aliança Ibèrica és que: *En Espanya no faltan vías, sino que faltan trenes*. I ja s'està veient ara. Però això no obsta perquè faltin algunes vies, i el cas de Catalunya és una..., però podem anar per tota Espanya i cada comunitat autònoma tindrà una via que s'ha de construir. La ruta de la Plata, que s'ha de reconstruir, les rodalies de València, que són molt pobres, que s'han d'estendre, que s'han de desdoblar. València és probablement la comunitat que té la pitjor dotació ferroviària en relació amb la

importància econòmica i demogràfica que té en el conjunt d'Espanya, i allà cal fer molta... L'extensió de les rodalies fins a Dènia des de Gandia, la duplicació de la línia amb Utiel, allà estan pitjor que nosaltres.

De fet, les xarxes que estan millor quant a dotació són les de Catalunya i les de Madrid, i les de la resta van molt enrere. Per tant, si jo fos president d'Espanya, faria un plantejament de ferrocarril per tothom, però sobretot per la gent que no en té.

Andrés Bello Sanz

Muy bien. Bueno, de sus explicaciones me han surgido dos cuestiones que le quería transmitir. Una es..., además usted tiene ya una cierta edad, más o menos somos del mismo año, y en nuestra niñez pudimos disfrutar del tranvía que se construyó a principios del siglo XX y que, más o menos fue cerrándose a finales de los sesenta, principios de los setenta.

Entonces, con esta perspectiva que da el paso de cincuenta años, ¿usted cree —es una opinión—, que fue una buena decisión, que se actuó correctamente en suprimir toda aquella red tranviaria, no solo en Barcelona, sino en toda España en general, en toda Europa?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Espanya y Francia, sobre todo. Sí, sí, yo creo que fue una mala decisión. Yo iba al colegio en tranvía, iba muy bien. Y de repente, además, me lo quitan y me ponen un autobús que anava fatal, però vaja..., jo tenia onze anys, em sembla, dotze. Jo crec que va ser una equivocació. La prova és que Espanya i França han recuperat aquest producte. Espanya té quinze xarxes ferroviàries i França en té trenta-dues, ens doblen, i ho han recuperat. I a França, excepte Saint-Étienne, que és una població important a prop de Lyon, crec que es va suprimir el tramvia arreu, i per tant va ser una equivocació.

Andrés Bello Sanz

Perdone, la última pregunta. Ha hecho un comentario que me ha sorprendido un poco y es la dificultad o el desencaje que hay en este momento en Europa entre la demanda de trenes y la fabricación de trenes. Vamos, me sorprende porque

normalmente cuando hay demanda siempre hay alguien dispuesto a satisfacer esa demanda y a invertir lo necesario y en tecnología.

¿Entonces, usted cree que esto tiene fácil solución sin que las empresas ferroviarias europeas tengamos que acudir otra vez a los fabricantes chinos?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

A ver, durant la Segona Guerra Mundial, Estats Units es va convertir en un fabricant fabulós d'armes, i van arribar a fabricar quaranta mil avions l'any, cinquanta mil tancs i no sé quants canons, i això ho van fer en un sol any. La indústria americana, de la mà del seu president, es va alinear perquè calia defensar Europa, i això ho van fer en un sol any. I, per tant, Europa és capaç de fer això perquè no estem en guerra, estem en pau. I jo crec que, més que competir entre l'Alstom, la Siemens, la Stadler i el CAF, que són quatre grans fabricants de tren, el que hem de fer és cooperar.

I de la mateixa manera que Europa ha dissenyat un model d'avió, que és l'Airbus, hauria de fer un que es digui el Trainbus. I dissenyar un estàndard internacional que fos igual en el noranta per cent de les coses i que els acabats ja es poguessin adaptar a cada país, a cada... Per exemple, ciutats de Centreeuropa s'han ajuntat per fer una comanda conjunta de tretze ciutats de set-cents tramvies. Aquestes tramvies són tots iguals i al final el color és el color de Mannheim i el color de Basilea i tal, eh?, això és el que s'ha de fer.

I aquest procés que va de la competència a la cooperació només es pot fer des de la direcció política. Per tant, mentre la Úrsula von der Leyen vagi dient no sé què d'aranzels, no tenim res a fer. Però és a dir, Europa té la capacitat productiva per fer això i en un sol any, que vol dir duplicar les fàbriques. Que no tenim terreny a Europa? Que no tenim capitals per construir? Que ens falten diners? No, fem-ho.

El president

Molt bé, i seguidament hi ha un nom de la CUP té la paraula el diputat Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, parlant de trens tram, n'hi posaré diferents exemples que a nosaltres particularment ens preocupen. Un és el cas del tren tram o tren comarcal del Bages, que hem vist com el Govern incompleix els compromisos que va prendre el maig de

l'any passat, quan va dir que faria dues coses abans d'acabar l'any 2025: aprovar definitivament l'estudi informatiu del tram entre Manresa Alta i Parc Tecnològic, que des de mitjans del 2024 està pendent de resoldre al·legacions, i l'altre, licitar la redacció de l'estudi informatiu del tram entre el Parc Tecnològic i Santpedor. El 2025 es va acabar sense cap d'aquestes dues coses fetes.

Tampoc s'ha tancat la redacció del projecte constructiu del soterrament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya de Manresa, també promès abans de finalitzar el 2025. Segurament és que s'han disparat els pressupostos, esperem que no sigui així, però que el Govern, veient el que està passant, potser el Govern deixarà estar aquesta actuació tan innecessària i, en canvi, potser prioritzarà la prolongació cap a Santpedor, Sallent i Súria.

El tren comarcal del Bages, en definitiva, ens sembla especialment prioritari per nosaltres, ja que es tracta de rehabilitar ramals ferroviaris ja existents. Comparteix aquesta...?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Sí, sí. Abans he explicat que un dels més fàcils de fer és el del Bages. Això es fa ràpid, sí, sí...

Dani Cornellà Detrell

I referent..., també hi ha el tema de licitar la redacció de l'estudi informatiu del tramvia entre Montilivi, Sarrià de Ter i Banyoles durant els inicis d'aquest 2026, on aquí sí que volem reconèixer públicament la feina que han fet moltes persones, en especial la plataforma ciutadana per la promoció del tren tram Olot-Banyoles-Girona. I també recentment de la negociació de l'alcalde de Girona, en Lluç, amb aquest tema, ha arribat amb un compromís de fer, redactar aquest estudi amb el Govern. Aquest estudi esperem que vagi seguint els seus passos i s'executin les obres. No sé si veu que també és una prioritat per comarques gironines, aquest tram...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Sí, abans he dit que sí, que Girona és la província que està en pitjors condicions i que ha de ser..., territorialment és una de les prioritats. És més fàcil de fer al Bages i a l'Ebre, però territorialment aquest d'aquí. I em sembla fantàstic que s'hagi arribat

a aquest acord, que sembla que és un acord per començar a redactar el projecte de la primera fase d'aquest tren tram, com una mena de tren suburbà entre Banyoles i Girona-Renfe, i acabant a Montilivi.

I després la part sud, primer que fem aquesta, després la part sud, fins a..., on jo tinc interessos, Sant Feliu de Guíxols.

Dani Cornellà Detrell

També, també.... El que passa és que al final nosaltres ens dona la sensació que es parla massa sovint d'estudis. De fet, ja se n'han fet alguns, però poc s'acaba de tirar endavant i executar, tal com vostè ha explicat. És a dir, que en parlem molt de fer estudis i se'n fan, però no s'acaba mai de resoldre res. Són compromisos que, al final, per ara no es tradueixen. I nosaltres també, veient les últimes informacions d'aquest Govern, nosaltres sempre també hem defensat, com moltes entitats de Blanes i Lloret, la necessitat de fer un tren tram i no pas l'allargament de la C-32, que aquest Govern ha tornat a treure del calaix. Què en pensa?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Sí, la prolongació de l'autopista C-32 crec que és un error, perquè no hem de prolongar autopistes, hem de donar solucions sostenibles. L'autopista no és sostenible. I a més, l'autopista, com que va per fora de Blanes, no és un instrument de comunicació entre Lloret i Blanes, sinó és perquè la gent de Barcelona arribi més ràpid a Lloret i a Blanes. I, per tant, aquesta autopista, a la mobilitat del sistema de la Selva Marítima, la seva contribució és zero. I, en canvi, un ferrocarril interior, en una zona tan turística que la gent ve amb avió, que no tenen cotxe, tens el negoci.

Això sí que donaria superàvit, assegurat. Crec que és un error, però ja ho hem dit.

Dani Cornellà Detrell

D'acord, perfecte, *merci*. I sobre..., què en pensa del fet que facin trossos del tren Camp sense catenària per la pressió de l'Ajuntament de Salou, que en algun moment també ha comentat alguna cosa en referència a això, que nosaltres pensem que és una tonteria que, a sobre, obliga a posar bateries amb un augment de cost i més consum.

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Totalment d'acord. En el sector professional en el qual estic hi ha una mena de..., no sé com dir-ho, de dir, com és possible que s'hagi pogut fer això d'aquí per la pressió d'un alcalde, no?, hi ha altres solucions, que ara no diré perquè estic en públic, en privat els hi diré, eh? I jo crec que és un error perquè incrementa el cost dels vehicles, és un error perquè no garanteix la fiabilitat, i és un error perquè amb la catenària permetes recuperar l'energia. Els trens ara, quan frenen, recuperen molta energia i pel cable l'envien al tren que està al costat i, per tant, això és incrementar el consum energètic.

Incrementar el cost, incrementar el consum energètic, pel caprici d'un alcalde, jo no sé com la Generalitat, que és la competent al cent per cent, segons la llei catalana ferroviària, en l'extensió de ferrocarrils, ha consentit això. Però vaja, que es faci, tu. Que es faci i que es faci la prolongació cap a Reus i cap a Tarragona.

Dani Cornellà Detrell

A veure si es fa. Referint al que parlàvem abans de redacció d'estudis informatius, no ho sé, per una mica acotar els compromisos que pren el Govern, nosaltres pensem que, quan es fa la licitació de la redacció d'aquests estudis informatius, també ja s'hauria d'incloure la posterior redacció del projecte constructiu en el mateix contracte, com ja s'ha fet en el cas del tram a Manresa Alta - Parc Tecnològic, perquè pensem que agilitza els tràmits i que aquest compromís després és molt més ferm. Per això, massa sovint, ens dona la sensació que el Govern diu que sí a estudis informatius, però no fa el següent pas, no?, i aquesta seria una manera de..., realment, de fer avançar els compromisos. No sé si...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Bé, en el cas de Girona, com que és un ferrocarril nou, primer s'ha d'estudiar per on passa. I després, un cop has decidit per on passa, has d'encarregar el projecte executiu. En el cas del Bages això no era necessari perquè ja la via estava definida i per tant, jo crec que és l'argument tècnic, però vaja... L'important no és córrer, l'important és anar a bona velocitat.

Dani Cornellà Detrell

Compartim que l'important no és córrer, però quan venim d'anar marxa enrere en aquest tema, tal com vostè ha explicat, que s'ha avançat poquíssim, per no dir quasi gens durant tots aquests anys, doncs potser sí que s'ha de córrer. Que això no vol dir que s'hagin de fer les coses mal fetes.

Per tant, per nosaltres coincidim amb la seva exposició, que és una necessitat per aquest país –i sobretot per la ciutadania que no té cotxe, però també per la que té cotxe, perquè el deixi a casa–, d'avançar en els trens tram a Catalunya.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Cornellà. I seguidament, i en nom del Grup del Partit Socialista de Catalunya, té la paraula el diputat Aparicio o la..., *(Veus de fons.)* Sí, vinga...

José Ignacio Aparicio Ciria

Moltes gràcies, president. Nosaltres també, des del nostre grup, un acompanyament i les nostres condolences als accidentats, a les persones que...

Fitxer 7

ens han deixat, i un agraïment especial a tots els grups, als equips de treball que han estat i que estan encara posant les coses en ordre perquè torni a funcionar i per esbrinar també què és el que ha passat.

I moltes gràcies per la seva exposició. No és la primera vegada que el sento, l'he sentit més vegades, i com sempre, m'ha encantat tot el que diu, i jo, personalment, estic totalment d'acord, i des del nostre grup també estem, penso, treballant en aquesta línia. Jo penso que en aquesta societat el que necessitem és un canvi de paradigma en tot el tema de la mobilitat, i aquí, clar, els polítics som molt importants perquè som els que hem d'apostar per determinades formes de fer més sostenibles, però també hem de convèncer la societat

I aquí, per exemple, els mitjans de comunicació, etcètera, també tenen molt a dir, i això ho dic, sobretot, per tot el que he sentit aquests dies, o avui mateix, quan fan

entrevistes o quan expliquen l'accident aquest del tren que hem tingut, que sembla que s'acaba el món quan realment el gràfic que ha posat vostè aquí sobre les xifres d'accidentats és que és..., bé...

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Impressionant.

José Ignacio Aparicio Ciria

És impressionant. Però això jo penso que la gent no ho té ni al cap ni al cor, perquè si ho tinguessin, potser ho veurien d'una altra manera, i no potser farien declaracions de determinada gent, que si vivim en un país tercermundista, com pot caure un mur en una via, que jo penso que és totalment desconeixement.

També penso que ara hi ha una aposta clara des del Govern per la mobilitat, jo penso que això s'està veient en la reversió que s'està fent amb les inversions, mai s'havia invertit tant i d'aquesta manera. També hem de dir que el Govern jo penso que també estem desbordats en totes les coses que s'han de fer per inacció del que no s'havia fet anteriorment, és una reversió de la inversió que es va començar a fer en el Govern anterior i que ara continua, i que el que hauríem de lluitar és perquè aquests fulls de ruta o aquests plans que tenim no decaiguin quan hi hagi canvis de govern. L'aposta per una mobilitat sostenible, jo penso que aquí hauria de ser permanent, hauríem de ser políticament més responsables tots els grups.

Jo amb el tramvia tinc una –mira, posaré dos exemples–, una relació, perquè la posada en marxa del Trambaix, jo el vaig viure i vaig estar present, treballava en un ajuntament dels que es va posar, i vaig viure també com determinats grups polítics s'oposaven, la gent veia que les catenàries, que això s'acabava el món, com posarem el tramvia, fins i tot van muntar viatges per veure el tramvia de Lyon i d'altres llocs en determinats sectors de la societat. Escolta, el tramvia, el Trambaix funciona de conya, funciona fantàsticament, la gent està encantadíssima.

I, per tant, avui tenim una PR també per part de Comuns de perllongament de la línia, que penso que ja està treballada, i jo penso que també ha de ser el futur per preu i per tot el que pot suposar per determinats municipis, que en el seu moment es va apostar per una ciutat-jardí i per moltes urbanitzacions, i ara ens adonem que

tota aquesta gent es desplacen en cotxe i Barcelona cap amunt, Barcelona cap avall, al final les entrades de Barcelona estan totalment col·lapsades. El tramvia, evidentment, és una solució. Tramvia, aparcaments dissuasius, també, i intercanvis intermodals.

Jo li pregunto, i m'agradaria que faci un comentari en general sobre el que he dit, però al final les prioritats, si diem, hi ha llocs on hi ha manca de servei, però la prioritat no hauria de ser el número de persones al que dona servei? O sigui, analitzar i veure el nombre de persones al que dona servei?

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Gràcies. Deia Schopenhauer, que era un filòsof d'una ciutat que avui és Polònia, que abans era..., ara no em surt..., (4:24) i la seva mare el convidava a dinar amb la condició que no digués coses, perquè era un pesat, perquè cada mes deia una frase i eren tan bones que han quedat totes apuntades. I la seva mare li deia, vine a casa però no diguis res d'això. Una de les coses que m'agraden més de Schopenhauer és aquesta que diu que, quan un proposa una innovació, la primera reacció és ridiculitzar-la. Quan es posa en marxa, és combatre-la violentament, i quan s'inicia la construcció o la fase. I quan ja està funcionant diu, ja ho deia jo, eh?

Això era el Schopenhauer, que és exactament el tema del tramvia del Baix Llobregat, que van haver d'anar a Lyon, com la Bíblia, *lo de pon los dedos en las llagas*, aquestes coses. Jo crec que, ja ho vaig dir la passada vegada que vaig estar aquí, a Catalunya li falta un full de ruta. Si tinguéssim un full de ruta acordat entre tots, el cinquanta per cent d'aquests debats que hem tingut aquí no els tindríem, és que hem d'anar per aquí, per aquí.

I quant a la priorització, el nombre d'usuaris no hi estic d'acord. La priorització ha de ponderar el nombre d'usuaris, però també l'equilibri territorial, perquè si no és que només faríem Metro a Barcelona. I, per tant, com que és una política de país i no una política únicament d'enginyeria i mobilitat, hem d'aspirar a que hi hagi ferrocarrils, no per tothom, és a dir, no a Vielha, però sí als territoris que he esmentat han de tenir ferrocarrils, un ferrocarril permeable, que, a més a més, val pocs diners, i que d'aquí cent cinquanta anys la gent diria: «És que ja ho deia jo, que s'havia de fer.», eh?, doncs això.

I, sobretot, també combatre molt la demagògia que aquests dies ha d'estar apareixent contra el ferrocarril com un sistema de transport insegur, que és un sistema superseguríssim, ho diuen les estadístiques, ho diu tothom, menys tota aquesta mena de xarxa de *trolls* que hi ha per xarxa social enredant i intoxicant i dient mentida rere mentida.

Però aquí estem per combatre'ls de forma sempre molt amigable. Mai direm que són uns «ta-ta», sinó que, esteu equivocats per això, per això i per això.

José Ignacio Aparicio Ciria

Agrair totes les seves intervencions i desitjar que el futur de Catalunya vagi sobre rodes, sobre rodes de tramvia i de tren.

Gràcies.

Pau Noy Serrano (president Fundació Mobilitat Sostenible i Segura)

Moltes gràcies.

El president

Molt bé. El senyor Aparicio no podia haver acabat millor, vull dir que, moltes gràcies. Moltes gràcies, senyor Noy, per la seva presència. A cuidar-se i que vagi molt bé.

Gràcies.

Ara fem una paradeta o continuem? (*Pausa.*) Sí, fem dos minutets? (*Pausa.*) Vinga, per fer una parada de tren, fem dos minuts...

(*Pausa llarga.*)

Fitxer 8

El president

Vinga, que ja hi som tots? No falta..., «*la bancada de la derecha*», que diuen a Madrid, no? La *bancada*...

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Aquests són els teus, eh?

El president

Jo soc de tothom.

Àngels Esteller Ruedas

La bancada de la derecha, yo siempre estoy en la bancada de la derecha.

El president

Això ho diuen, *la bancada de la dreta*. Ves, *qué bien*, diputada Esteller...

Àngels Esteller Ruedas

Me pones en la de la izquierda y tendría... *(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els darrers mots de la intervenció de la diputada.)*

El president

(El presidentriu.) Oh... *(Fora remor de veus. Rialles.)* Vinga, doncs, esperem el senyor Bello, que s'assegui i donem..., en aquesta hi ha transaccions?

(Pausa.)

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

250-00345/15

Molt bé, donem..., donem inici al punt 2, que és per una proposta de resolució sobre la desocupació i rehabilitació dels habitatges de la Sareb a la població d'Anglesola. La presenta el Andrés Bello Sanz. Aquí s'han transaccionat diversos grups, ja us ho explicarà el diputat. Per tant, quan vostè vulgui, té la paraula.

Ignasi Prat i Sarri

Moltes gràcies, president. Membres de la Mesa, diputats, diputades. En primer lloc, vull donar el meu sentit condol a la família i amics del maquinista, el senyor Huerta, que ens ha deixat fruit d'un accident ferroviari a Gelida, i desitjar una ràpida recuperació als trenta-set ferits.

Avui vull posar sobre la taula un cas molt concret, però que és tremendament revelador, de com massa sovint les polítiques d'habitatge no estan alineades amb les necessitats reals del territori. La Sareb és propietària, a través de garanties hipotecàries, de vint-i-vuit habitatges en pàrquing i traster al poble d'Anglesola. La Sareb és, en definitiva, una eina creada amb diners públics amb l'objectiu de donar una sortida social i econòmica als actius provinents de la crisi immobiliària i de contribuir a garantir el dret a l'habitatge.

L'11 de desembre de l'any passat, la Sareb va cedir a les Terres de Lleida nous-cents trenta dels mil vint-i-un habitatges que té en propietat a la demarcació per incorporar-los al parc d'habitatge social i assequible. Sobre el paper, una decisió que anava en bon camí. Parlem de pisos que haurien de servir per facilitar que la gent jove es pugui quedar al poble a viure i donar una oportunitat a famílies amb pocs recursos, combatre el despoblament i garantir una vida digna als veïns i veïnes, que avui precisament tenen greus dificultats per accedir a l'habitatge.

L'Ajuntament d'Anglesola reclama explícitament poder gestionar aquests vint-i-vuit pisos per a destinar-los precisament als joves, a les famílies vulnerables i a persones amb dificultats econòmiques del poble. I és legítim preguntar-se, qui coneix millor la realitat social del municipi que el seu ajuntament, qui està més a prop de la gent, de les necessitats concretes i de les urgències reals? La pregunta és inevitable. Per què pisos com aquests no es posen a disposició dels ajuntaments perquè es puguin gestionar amb criteris socials i de proximitat? El que tenim clar és que aquesta situació és un fre real perquè municipis com Anglesola puguin donar resposta a un problema tan bàsic com l'accés a l'habitatge.

Ens omplim la boca parlant de drets de l'habitatge, de polítiques valentes, de retenir joves al territori, de lluitar contra el despoblament i de garantir cohesió social. I mentrestant tenim pisos buits, que no es venen i que tampoc es posen al servei de la gent que els necessita. Això no només és una mala gestió, és contradicció profunda amb qualsevol discurs seriós sobre equilibri territorial, sobre futur dels pobles i sobre justícia social.

Si volem que els municipis tinguin futur, cal passar de les paraules als fets d'una vegada i posar els recursos, en aquest cas els habitatges, allà on realment fan falta, al servei de la gent i el territori.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputat. I seguidament, i per ordre de presentació d'esmenes, tindria la paraula el Grup Socialista, amb la diputada Candela.

Eva Candela López

Moltes gràcies, president. Sí, des del nostre grup hem presentat esmenes i finalment també hem transaccionat una esmena amb el grup proposant de Junts i Esquerra Republicana. Jo crec que són esmenes per puntualitzar una miqueta els redactats, perquè en el fons de la qüestió del que és els habitatges i, en aquest cas, de la Sareb, en el que és el territori de Catalunya, crec que estem tots d'acord. Els habitatges han de passar a les famílies que ho necessiten i no pot ser que tinguem habitatges dispersos a tot el territori que no estan complint la seva funció, que és que hi visquin persones i que hi visquin persones, famílies, que tenen dificultats per accedir a l'habitatge.

Hem arribat a les transaccions. Nosaltres votarem a favor de tots els punts de la proposició i agrair al grup proposant, a Junts, que hagi presentat aquesta proposta. Deia, el diputat deia, «és un cas concret però revelador», evidentment que sí. Cada cas que es pugui solucionar a cada lloc del territori és revelador i té importància.

El que..., la segona part del seu discurs sí que semblava, ara, que el Govern de la Generalitat feia moltes proclames, però que eren proclames i que no estava per la labor. Bé, vostès saben que no és així, saben que tenim..., el Govern de la Generalitat té un rumb molt clar amb el tema de l'habitatge i el que estem fent..., s'està fent des d'aquí al Parlament, aprovant les lleis que pertoquen i des del Govern aportant la gestió i executant les coses, és tenir l'habitatge com una prioritat.

I agraiem..., bé, li torno a dir, eh?, agraiem que hagin portat aquesta proposta i agraiem també des del nostre grup que vostès, des del seu grup, puguin sumar-se a moltes

més propostes que hi hagi en temes d'habitatge, propostes valentes i que faran que la ciutadania de Catalunya avanci en la bona direcció.

Gràcies.

El president

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

Albert Salvadó Fernández

Gràcies, president. Bé, en este cas també hi votarem a favor de tots los punts de la proposta. Sí que és un cas concret, abans se comentava, però ahora exemplifica una realitat a molts pobles del nostre país, on la Sareb acaba tenint en possessió edificis d'habitatges i no només no es posen a disposició de la gent que ho necessita, sinó que acaben convertint-se en punts de potencial conflictivitat social. Aquí es veu el municipi d'Anglesola, on també són habitatges que no es fa cap tipus de manteniment, ni es regula tampoc l'accés als mateixos.

Per tant, mos trobem una realitat, insistixo, que no és només del municipi d'Anglesola, on la Sareb és dipositària d'habitatges procedents d'actius bancaris finançats en darrera instància per recursos de la ciutadania, que disposa de pisos captius en un escenari d'emergència habitacional d'enorme dificultat d'accés a l'habitatge per molta part de la ciutadania.

I, com també es veu a Anglesola, la no gestió d'estos habitatges acaba implicant no només que no estan a l'accés de la ciutadania, sinó que perquè siguin habitatges a disposició de qui en necessita, caldrà fer actuacions prèvies importants, tant de rehabilitació o habilitació, com de gestió dels habitatges ocupats actuals, aspecte que suposa una barrera afegida per a accés de la gent d'Anglesola en estos habitatges. Per tant, efecte que es produïx, habitatges en mans de la Sareb, que no només no són una solució, sinó que poden incrementar el problema de disposició d'habitatges per la gent.

Des d'Esquerra Republicana hem fet tres esmenes. Vull agrair al diputat de Junts tant la presentació de la moció, com la seva predisposició que ha tingut en tot moment per arribar a acords i que haguem pogut transaccionar dues esmenes i que

ens accepte una tercera. La primera transacció, no, perquè la Sareb també rehabiliti i cedisque la gestió dels habitatges. I l'última esmena, que és un nou, l'addició, afegir un nou punt a la proposta, que és «promoure i facilitar la rehabilitació i nova construcció d'habitatges destinats a la compra assequible, donant així resposta a les necessitats dels veïns i les veïnes d'Anglesola, especialment els joves, que volen adquirir un immoble per poder-hi viure»

En síntesi, des d'Esquerra sempre hem defensat que la Sareb arrangi els habitatges, que els traspasse gratuïtament perquè estos habitatges puguin posar-se a disposició de la gent d'Anglesola, qui, com a tot arreu, té necessitat de nous habitatges i no és tolerable que, havent-ne com n'hi ha, estiguin captius per la Sareb.

Per tant, votarem a favor de tots los punts de la proposta de resolució.

Gràcies.

El president

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

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, senyor president. El Grup Popular considera que a Catalunya es requereix tota la capacitat que tingui per poder tenir habitatge. Vull dir, tots els habitatges que hi hagi avui en dia a Catalunya han de ser utilitzats i, per tant, s'ha d'incrementar el part d'habitatges disponible, especialment en poblacions com Anglesola, on hi ha un gran dèficit d'habitatges, i molta gent jove no pot accedir a aquests habitatges, i després, també és una manera i una via d'arrelar gent al territori perquè, si veritablement volem que els pobles continuïn amb habitatges i amb població, per això han de disposar d'aquests habitatges.

Dit això, nosaltres tornem a aprofitar aquesta proposta per denunciar les polítiques del Govern de la Generalitat i del Govern d'Espanya, que estan enfonsant el que és l'habitatge i l'oferta d'habitatge a Catalunya i, per tant, estan impeding que moltes persones tinguin la capacitat o la possibilitat tant de compra, com de lloguer d'habitatge.

En aquest sentit, la Sareb és cert que té molts habitatges i alguns d'ells estan en molt males condicions a Catalunya. El Grup Popular ja amb una moció també vam instar que el Govern arribés a acords amb la Sareb perquè tots aquests habitatges que estan a Catalunya puguin ser utilitzats en bones condicions.

En aquests edificis, aquests vint-i-vuit habitatges, una part estan amb pisos ocupats sense títol habilitant. Això és una situació irregular greu, perquè genera molts problemes. I, per altra banda, hi ha persones amb títols però amb uns acords per no pagar el lloguer. I per uns motius o per altres, aquests habitatges estan en molt males condicions. Es requereix una rehabilitació i, per tant, assumir uns costos per tal de posar aquests habitatges en unes condicions d'habitabilitat dignes.

Nosaltres, en aquest sentit, creiem que s'ha d'acabar amb aquesta tensió social i problemes de convivència que generen aquesta mala utilització dels habitatges. Genera una desigualtat de veïns que compleixen i els que no. I també genera una inseguretat jurídica i una sensació d'impunitat absoluta. I creiem que aquesta no és la via ni el camí. Per tant, s'ha d'actuar front a les persones que ocupen habitatges sense tenir títol. I, per tant, cal garantir aquesta transició perquè aquests habitatges puguin ser utilitzats per persones amb el títol corresponent i que l'Ajuntament, en aquest cas, junt amb la Generalitat, puguin gestionar aquests habitatges perquè les persones d'Anglesola puguin poder accedir.

Per tant, nosaltres donarem suport en aquesta proposta.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputada Esteller. I, seguidament, en representació del Grup dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

No hi ha VOX primer, potser, o...

El president

Senyor Bello, perdoni vostè, té la paraula.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Se olvidaba de mí, ¿eh? *(El diputat riu.)* Bien, desde VOX hemos defendido reiteradamente que se garantice un carácter social de la Sareb. Es decir, que sus viviendas se destinen a alquiler o a vivienda digna, y que cualquier venta o cesión tenga garantías sociales.

También hemos exigido auditorías de las operaciones de la Sareb, de las cesiones, ventas o adjudicaciones, y que no debe permitirse vender pisos por debajo del valor catastral, salvo con fines públicos o sociales.

Para VOX la Sareb es una de las grandes estafas del bipartidismo y hemos denunciado que no ha dado un retorno social adecuado al rescate bancario.

Muchas gracias.

El president

Gràcies, diputat Bello. I ara sí, en representació dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Jo crec que ens equivocaríem si parléssim únicament i exclusivament d'Anglesola avui, perquè el que parlem és una ferida que arrosseguem aquest país des de ja fa uns anys amb la Sareb, que és aquesta cicatriu que pateix...

Fitxer 9

el país d'aquell rescat bancari o rescat financer. Això, quan alguns parlen ara de polítiques d'habitatge, quan parlem precisament de conseqüències que se'n deriven d'allò, com a mínim podem dir que hi ha una certa hipocresia.

Però deia que si només parlem d'Anglesola, segurament ens quedarem curts. El que tenim sobre la taula no és un cas aïllat, ja s'ha dit, és un patró que fa anys que s'estén per les comarques de Lleida, especialment a l'Urgell i al Pla d'Urgell. Són blocs construïts al llarg de la bombolla immobiliària, que han estat tancats o que van estar tancats durant més d'una dècada sense cap manteniment, sense cap gestió, tractats com a actius financers i no com el que són, habitatges.

Avui molts són en mans de la Sareb o també de Building Center, la immobiliària de CaixaBank. Quan un bloc es deixa abandonat durant anys, el que passa és previsible, que la necessitat ocupa l'espai que el mercat deixa buit. Persones vulnerables hi entren perquè no tenen alternativa. I aquí arriba el gir més pervers. Quan l'habitatge torna a ser atractiu pels diners fàcils, aquests blocs són comprats a preu de saldo per fons especulatius, i el que ve després, massa sovint, no és ni rehabilitació, ni parc públic, el que ve és expulsió.

I no parlo en abstracte, parlo de Bellpuig, al carrer Montsec número 1, on famílies vulnerables amb criatures estan sent desnonades d'un bloc de la Sareb per un fons voltor. I parlo de Ponts, a la carretera de la Seu d'Urgell, 94, on Building Center ha anat buidant el bloc pis a pis, fins a deixar-lo tancat i blindat. I en aquest sentit, sobre la proposta de resolució concreta, no n'hi ha prou amb sol·licitar a la Sareb. Avui parlem d'una empresa totalment pública. Ja no toca demanar, toca exigir responsabilitats, convenis, recursos, calendaris i una gestió efectiva.

I sobre el relat, posar el focus en qui ocupa o en la molaritat del pagament, al nostre entendre'ns a lluny de la solució. La primera responsabilitat és de la propietat. Si abandones, no mantens i no gesticiones, no pots pretendre resoldre el conflicte només amb un discurs.

Per això el posicionament dels Comuns és clar. Primer, rehabilitació. Segon, cessió i gestió pública efectiva, amb coordinació institucional i sense traves burocràtiques, que en municipis petits bloquegen l'accés. I tercer, transició amb drets, mediació, acompanyament i cap expulsió com a solució.

I acabo. Anglesola pot ser una escena més d'abandonament, d'expulsió i de blocs fantasmes, o pot ser també el moment en què aquest Parlament converteixi un actiu del rescat bancari en una política pública de veritat. I això és el que defensem els Comuns: allà on hi ha especulació, posar dret; allà on hi ha abandonament, posar servei públic, i allà on hi ha expulsió, posar garanties. I aquesta resolució ha de servir per això.

I, per tant, nosaltres hi serem i votarem a favor.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat Mijoler. I per acabar, el diputat Cornellà, en nom de la CUP, té la paraula.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Nosaltres avancem ja que donarem suport a aquesta proposta. Sí que és veritat que és una proposta concreta d'un municipi, però que podíem compartir amb altres municipis de Catalunya que viuen aquesta mateixa problemàtica i és una evidència que calen solucions. I aquí és on entra aquesta Sareb, que porta tants anys essent una eina totalment ineficaç, una eina que hauria d'haver posat a disposició de l'Administració pública, sigui l'Ajuntament o sigui la Generalitat, tots els pisos que té arreu del país, una demanda que des de la CUP portem anys fent, però encara ens trobem amb la mateixa situació, de pisos abandonats, pisos destrossats, pisos que no tenen cap utilitat, mentre que una de les grans problemàtiques que viu la ciutadania del país és l'accés a l'habitatge.

Per tant, una vergonya el que ha fet Sareb i el que està fent Sareb. I, evidentment, donarem suport que aquests pisos passin a l'Administració pública per posar-los al servei de la ciutadania per garantir un dret essencial com és el dret a l'habitatge per tothom.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputat Cornellà. I ara el diputat Ignasi, si vol fer una breu explicació del tema de les transaccions i passaríem a votació...

Ignasi Prat i Sarri

Sí, molt bé; gràcies, president. En primer lloc, agraïm tota la predisposició que avui s'ha dut a terme aquí. I transaccionarem el punt 1 amb el PSC i Esquerra, acceptem l'esmena del punt 2 del PSC, acceptem l'esmena del punt 3 d'Esquerra i acceptem l'esmena del punt 3 d'Esquerra, de l'addició del nou punt, que és el nou punt, que és el punt 6. Sí?

El president

Sí. Per tant, passem a votació tots els punts conjuntament. Sí? *(Pausa.)* Vinga, doncs farem més via.

Doncs passem a votació el punt 2, que és proposta de resolució sobre la desocupació i rehabilitació d'habitatges de Sareb a Anglesola.

Vots en contra?

Abstencions?

Una abstenció del Grup de VOX.

I vots a favor?

La resta de grups, Junts, Partit Popular, Partit Socialista, Esquerra Republicana, Comuns i la CUP.

Vinga, 15 vots a favor i 1 abstenció.

Proposta de resolució sobre la ronda Sud de Granollers

250-00421/15

I passàriem al punt 3, que és la proposta de resolució sobre la Ronda Sud de Granollers. La presenta el Grup de VOX i, per tant, té la paraula el senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Muy bien, gracias, presidente. El problema de la Ronda Sud de Granollers, su alta intensidad de tráfico y las molestias que genera el continuo paso de camiones, no es un asunto nuevo de esta comisión, ya se ha hablado de ello, se ha manifestado en su momento nuestra preocupación y la petición de que se solucione, pero en realidad a fecha de hoy el problema sigue existiendo, no se ha solucionado en su totalidad.

VOX presentó hace casi un año una propuesta de resolución para recordar que este asunto sigue pendiente de solucionar y, desde entonces, parece que administrativamente algo se ha movido, parece que las administraciones públicas pertinentes tienen alguna intención de solucionarlo, pero la realidad es que a día de hoy el problema sigue existiendo, esta falta de control de los vehículos que por ahí

circulan sigue existiendo, no se ha realizado la instalación reclamada y tampoco se ha licitado la contratación pública necesaria para solucionar el problema.

Por tanto, entendemos que este problema, como sigue existiendo, pues lo traemos a esta comisión para que nos manifestemos a favor.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, diputat Bello. I seguidament tindria la paraula, en nom de Junts, la diputada Sònia Martínez.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, president. Des de Junts també compartim la preocupació de molts veïns i veïnes de Granollers que conviuen diàriament amb aquesta intensitat de trànsit. Parlem de milers de persones que estan afectades de manera directa o també indirectament i pateixen cada dia aquestes conseqüències d'aquesta mobilitat excessiva, amb soroll, amb contaminació i amb una pèrdua clara de qualitat de vida.

Des de Junts per Catalunya coneixem perfectament aquest problema. De fet, el diputat Canadell, juntament també amb la secció local de Junts a Granollers, han tingut diverses reunions amb el col·lectiu de veïns que des de fa ja molts anys busquen solucions. Han estat al seu costat des del primer moment, els han escoltat per entendre i donar resposta a les seves demandes. I aquesta tasca conjunta entre el territori i el Grup Parlamentari demostra el nostre compromís ferm amb la ciutat de Granollers.

Quan Junts érem al Govern, amb l'Isidre Gavín al capdavant de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat, es va treballar i executar una mesura que els veïns reclamaven des de feia temps, que era limitar el pas dels vehicles pesants. Es van col·locar uns senyals corresponents a aquesta restricció i es va posar en funcionament. Per tant, no només vàrem escoltar, sinó que vam complir aquell compromís que des de Junts havíem adquirit. Ara bé, i aquí és on radica el problema actual. La prohibició existeix, però no es fa complir.

Per tant, què cal fer? Doncs sí, a curt termini, aquests controls efectius dels Mossos. Però això, evidentment, no és suficient, perquè tot i que controlem els camions,

seguiran passant milers de cotxes que també generen contaminació acústica i atmosfèrica. Per tant, la solució definitiva és una variant. És hora de plantejar seriosament un estudi per la construcció d'aquesta variant que desviï el trànsit de fora del nucli urbà de Granollers. I aquesta és la resposta estructural que necessiten els veïns i no pedaços temporals.

El nostre compromís amb els veïns de la Ronda Sud de Granollers és ferm i continuarem treballant per aconseguir aquesta solució definitiva amb la variant i exigirem al Govern que faci complir aquesta prohibició que nosaltres vàrem posar en marxa.

Per tant, els veïns de Granollers mereixen més que promeses, mereixen acció i des de Junts defensarem amb fermesa perquè això esdevingui una realitat.

Gràcies.

El president

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Des d'Esquerra Republicana tenim clara que la situació d'aquesta Ronda Sud de Granollers, de la C-352, passa per un tram eminentment urbà i, evidentment, s'ha d'afrontar amb criteris –com s'ha fet–, de seguretat, qualitat de la vida dels veïns i veïnes i la integració urbana, sempre posant les persones al centre. És una via de titularitat de la Generalitat, que suporta un volum molt elevat de trànsit, amb més de 24.000 vehicles diaris, en un entorn plenament urbà on hi ha habitatges, on hi ha centres escolars i equipaments molt propers.

Per tant, això feia imprescindible actuar i, especialment en el cas de vehicles pesats i de vehicles que transporten mercaderies perilloses, i per això, amb l'anterior Govern es va acordar i aplicar una prohibició del pas de mercaderies perilloses i de vehicles de més de 7,5 tones en aquest tram urbà de la comarcal 352, desviant el trànsit cap a vies d'alta capacitat, com és l'AP7. I, evidentment, aquesta mesura responia a informes tècnics i també a les demandes veïnals absolutament sostingudes en el

temps i amb criteris absolutament raonables de les molèsties i dels problemes que genera tot aquest trànsit fort.

Hi ha una mesura presa. És evident que cal fer que aquesta mesura es dugui a terme i, per tant, per això, des del Govern de la Generalitat, el 10 de juliol es va signar un conveni per la seguretat viària, el 10 de juliol de l'any passat, en aquesta Ronda Sud de Granollers, un conveni que contemplava com fer el compliment d'aquesta prohibició del trànsit de més de 7,5 tones i de mercaderies perilloses, on els departaments de Territori i d'Interior autoritzaven l'Ajuntament de Granollers a instal·lar les càmeres lectores de matrícules, a utilitzar el radar fixe per detectar els vehicles de mercaderies perilloses i de vehicles de més de 7,5 tones que circulen pel tram, tenen la circulació restringida, entre d'altres mesures.

Per tant, el que cal fer és, amb aquesta implementació, veure com es modifica i, en tot cas, si no fos necessari, si amb això n'hi hagués suficient, doncs estaria bé. Sinó, caldrà veure quines altres mesures es prenen.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Llop. I, en nom del PP, tindrà la paraula la diputada Eva Esteller.

Eva García Rodríguez

Ha fet vostè una bona barreja, senyor president.

El president

Eva García, Eva García, però tot queda a casa, eh? *(El presidentriu.)*

Eva García Rodríguez

Sí, evident, però cadascú té el seu cognom...

El president

Sí, sí, sí. Endavant.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor president. Bé, nosaltres compartim absolutament el fons de la problemàtica d'aquesta proposta de resolució que presenta el Grup de VOX. De fet, hem treballat amb el nostre regidor, amb el José María Moya, el regidor del Partit Popular a Granollers, que s'ha reunit en diverses ocasions amb els veïns més directament afectats per aquest pas de mercaderies i per aquest pas de camions, moltes vegades de tonatges elevats i, per tant, coneixem perfectament aquesta problemàtica que hi ha a la ciutat de Granollers.

Però l'exposició que ha fet el diputat Bello no es correspon amb el que realment la proposta de resolució demana, i és que demanen, en un punt únic, «*Aumentar el control de la Ronda Sur*». És a dir, estan demanant incrementar les sancions. És a dir, estem qüestionant el que fan els Mossos d'Esquadra. Per tant, en primer lloc, creiem que aquesta proposta de resolució fora més adequat que hagués estat a la Comissió d'Interior, perquè estem demanant..., cap infraestructura nova, sinó que demanem... El Grup de VOX demana que s'augmenti el control, que els Mossos d'Esquadra sancionin més en aquest tram d'aquesta carretera. Nosaltres, repeteixo, compartim la necessitat que hi ha de prendre mesures, però és evident que no qüestionarem en aquests moments la feina que fan els Mossos d'Esquadra.

Per tant, la solució ha de ser una altra, i en aquest sentit nosaltres ens abstindrem en aquesta proposta perquè, compartint la necessitat de trobar una solució, no creiem que sigui aquesta la més adequada.

El president

Moltes gràcies, diputada Eva García. I ara, seguidament, en nom del Grup dels Comuns, té la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Avui, de nou, ens trobem amb una proposta que ens pot donar la sensació que és una qüestió molt concreta, però que en el fons hi ha un rerefons, diguéssim, que hem d'entendre que és molt profund, que és el dret a viure en un barri sense soroll permanent, sense respirar fum, sense partícules, com si això fos el preu inevitable de la vida urbana,...

Fitxer 10

i no ho ha de ser.

I la Ronda Sud de Granollers, aquest tram urbà de la C-352, no és només una carretera, és un espai on hi viu gent, on hi ha escoles, on es travessa a peu, on s'obren finestres i s'obren balcons. I quan una via urbana suporta un trànsit que desborda la seva funció i, a més, hi circulen camions amb mercaderies perilloses, malgrat restriccions vigents, el problema ja deixa de ser una molèstia. El problema és seguretat viària, és salut pública i és, per tant, també justícia territorial.

I VOX avui ens presenta una proposta que, sorprenentment, no és l'habitual de la rotonda, sinó que podríem resumir en una única paraula, control. I ho direm clar, fer complir una prohibició existent, evidentment, sí, té sentit. Ara bé, també ho direm amb la mateixa claredat, la proposta de VOX és demagògica i és oportunista. VOX apareix sempre amb l'apropiació de la paraula seguretat, però quan parlem de contaminació, de soroll, de pacificació urbana, de transport públic, de reducció del trànsit, acostuma a situar-se al costat contrari del de la gent comuna, negant el problema o bloquejant les solucions. No es pot dir que es defensa la tranquil·litat del veïnat i, alhora, boicotejar totes les polítiques que redueixen trànsit i emissions.

Des dels Comuns ho enfoquem diferent. No només més controls, sumem menys risc i menys trànsit. I això vol dir actuar en tres nivells. En primer lloc, compliment efectiu i amb garanties. Si hi ha camions que incompleixen, cal acabar amb la impunitat, sí, però amb eines que funcionin. Controls coordinats entre policies, sistemes automatitzats de detecció i senyalització clara amb rutes alternatives. En segon lloc, protecció real del veïnat. No n'hi ha prou amb sancionar si cada dia la vida continua funcionant com una autopista urbana. És allò de, pago i, per tant, puc incomplir. Cal reduir velocitats amb disseny urbà que ho faci efectiu. Millorar els passos de vianants i els punts negres. Monitoritzar el soroll i la qualitat d'aire amb dades públiques i amb compromisos d'actuació.

I, tercer, una solució estructural de mobilitat logística. El problema no és un conductor concret, el problema és un model que fa passar massa trànsit pel mig de la ciutat. Cal planificar rutes de mercaderies que evitin el pas urbà, reduir el trànsit de pas i apostar seriosament pel transport públic i la mobilitat sostenible a l'àrea de

Granollers. Per això ho diem clar, si VOX vol parlar de control, que assumeixi també salut, emissions, soroll, urbanisme i transport públic. I, si no ho vol fer, que, si us plau, no instrumentalitzi el malestar veïnal per fer soroll polític.

Els Comuns podem coincidir en una cosa, la prohibició s'ha de complir, però no acceptarem que l'única resposta sigui més policia i prou, perquè el veïnat no demana eslògans, el veïnat el que demana és poder viure bé.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I, seguidament, té la paraula el diputat Cornellà, en nom de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, avançar com sempre que a les propostes de VOX hi votarem que En aquest cas, no pel seu contingut, sinó pel que representen. Sí que és evident que, si hi ha unes prohibicions, s'han de complir. I també és evident que hi ha uns compromisos que la Generalitat i els ajuntaments haurien d'haver complert, però no veiem que aquesta sigui la solució a tota la problemàtica. El problema principal de la saturació de les vies són l'ús del vehicle privat. Si es potenciés el que és la solució final, més enllà de la repressiva, que a VOX els agrada molt, la solució és l'augment del transport públic i de posar alternatives reals i que funcionin perquè la ciutadania deixi d'utilitzar el vehicle privat.

I també posar alternatives reals pel transport de mercaderies perquè deixin d'haver-hi tants camions a les nostres carreteres. Aquestes sí que són mesures reals i no amb pedaços, com el que proposa en aquesta proposta VOX.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. Diputat Guillem Sánchez, benvingut a la Comissió de Territori, i disposa de tres minuts, quan vostè vulgui.

Guillem Sánchez Prat

Gràcies, president. No duraré tres minuts, aniré ràpid. Bàsicament, per posar en context, la Ronda de Granollers té dues parts, la Ronda Nord i la Ronda Sud. Tenen la funció de circumval·lació de la conurbació de Granollers, que connecta la C-17, la P-7 i la C-60. Són vies de comunicació cabdals per la conurbació de Granollers i el Vallès Oriental en el seu conjunt i són importants per moure mercaderies entre els Vallesos –que recordem que és la primera zona industrial de Catalunya–, cap a vies d'alta capacitat com l'AP7.

I sobre la moció en concret, quan VOX va buscar la farina, nosaltres tornem amb el pa. L'estiu passat es va signar un conveni entre l'Ajuntament, el Departament de Territori i el Servei Català de Trànsit per fer efectiva la prohibició de circular camions, instal·lant càmeres lectores de matrícules, que s'hi posaran aquest primer trimestre del 2026. I també s'aplicarà asfalt sonor reductor aquest primer trimestre del 2026. Bàsicament per fer la mobilitat més segura i més respectuosa amb l'entorn.

I bàsicament és això, senyor president.

Gràcies per la benvinguda curta.

El president

Moltes gràcies, diputat.

I ara, per tant, ja passaríem a votació directament la moció número 3.

Vots en contra?

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

Abstencions?

Partit Popular.

I vots a favor?

Òbviament, el senyor Bello.

Per tant, no queda aprovada.

Baixem ara... *(Remor de veus.)* Falta un quart d'hora? *(Forta remor de veus.)* Ai, i tant, encara és un quart, em pensava que era més. Vinga, doncs, *(Persisteix la remor*

de veus.) Sí, sí, anem avançant amb..., la quarta hem dit que la deixàvem pel final, per tant, saltaríem a la cinquena.

Proposta de resolució sobre l'ampliació del tramvia al Baix Llobregat

250-00476/15

Carai, si hi ha esmenes, aquí. Vinga, la cinquena, que és proposta... *(Veus de fons.)*
Perdó? Sí, proposta de resolució sobre l'ampliació del tramvia al Baix Llobregat.

(Lluís Mijoler Martínez intervé sense fer ús del micròfon.)

Lluís Mijoler Martínez

Tinc unes transaccions, pensava que em donava temps a repartir-les...

El president

Ah, bé, senyor Mijoler. *(Remor de veus.)* És la..., ara ha arribat la diputada per fer el punt 4. Què fem? Fem aquesta? *(Pausa.)* Doncs vinga, ja que t'has aixecat i has repartit, doncs matem-ho ja, Mijoler.

Vinga, per tant, comencem amb el punt 5, que aquesta és una proposta presentada pel Grup dels Comuns i tindria la paraula el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

D'acord, doncs gràcies, president. A veure, aquesta proposta que presentem avui els Comuns, el que vol ser no és un dibuix sobre un plànol, com sovint hem dit de les infraestructures al nostre país, sinó que el que vol ser és una decisió sobre temps de vida, sobre hores guanyades o perdudes cada setmana, sobre l'aire que respirem, sobre desigualtats que es cronifiquen quan el transport públic no arriba o no és prou competitiu. I al Baix Llobregat això no és una teoria, sinó que és una experiència quotidiana.

La mobilitat és un dret i també és una política d'equitat i d'igualtat. Quan el transport públic és insuficient, la llibertat de moviment queda condicionada per la renda i per la disponibilitat d'un vehicle privat. I això colpeja especialment qui té itineraris de

cures més complexos, qui encadena feines, qui depèn d'uns horaris rígids i, per tant, la gent jove i la gent gran.

Per això parlar d'ampliar el tramvia és parlar de dignitat, de dret a arribar, de cohesió metropolitana real. I aquesta ampliació és una reivindicació històrica i profundament arrelada. Ve de lluny, ve del moviment veïnal, d'entitats com la PTP, dels sindicats, de les Comissions Obreres i de la UGT, del Centre d'Estudis del Baix Llobregat i de molts ajuntaments que fa dècades que empenyen amb una idea molt senzilla. Si volem una metròpoli habitable en el sentit de l'àrea metropolitana, no pot ser que el Baix Llobregat sigui només un corredor de trànsit, una comarca travessada per infraestructures viàries i amb un transport públic sempre a mig fer.

El Trambaix el 2004 va demostrar què passa quan la política escolta el territori, millora la mobilitat, l'espai públic i es creen sinèrgies. Però també va quedar clar que era un pas important però alhora insuficient, un primer pas. Ja aleshores es contemplava la necessitat d'ampliar la xarxa per arribar a Sant Feliu i a Molins de Rei i de reforçar una connexió que fes del tramvia una alternativa real al cotxe. I avui aquesta necessitat és encara més urgent. No m'hi estendré, crisi climàtica, qualitat de l'aire, congestió, salut pública, etcètera. No podem parlar de transició ecològica i alhora deixar que el dia a dia de milers de persones depengui del vehicle privat.

Per això aquesta proposta té sentit i el té perquè està sustentada en planificació i en compromisos. El PDI 221-2030 recull ampliacions estratègiques, l'extensió cap a Esplugues per Laureà Miró i el perllongament des de Sant Feliu fins a Molins de Rei amb la connexió estratègica cap a Quatre Camins per reforçar la intermodalitat. I a més existeix un compromís de legislatura perquè aquestes ampliacions avancin.

Per això el nostre text és directe, garantir l'execució dins d'aquesta legislatura del projecte d'extensió del tramvia, realitzar l'estudi informatiu per definir el millor traçat dins de Molins de Rei i aquesta connexió amb Quatre Camins, assegurar una coordinació efectiva entre l'ATM, el Govern i els ajuntaments, perquè això no sigui un anunci, sinó una implementació real. I per últim el reconeixement explícit a la feina del teixit veïnal i municipalista que ha defensat aquesta ampliació com una eina de cohesió i de lluita climàtica.

I permetin-me afegir un element que sovint queda en segon terme. Ampliar la xarxa és imprescindible, però també ho és millorar el servei actual, més capacitat on calgui, millor freqüència, sobretot en caps de setmana, i una prioritat semafòrica real per guanyar velocitat comercial. Aquest és el sentit de la proposta, cosir territori, reduir desigualtats, reduir emissions, i demostrar que la política compleix quan el territori porta dècades empenyent.

I sobre les esmenes hem registrat dues transaccions sobre les aportacions tant de la CUP, com de Junts, com d'Esquerra Republicana, acceptant bàsicament les esmenes que se'ns proposen i transaccionar-les perquè era sobre el mateix punt. I no podem acceptar en aquest sentit l'esmena del Partit Socialista, perquè el que volem és un compromís seriós que hem de complir amb el Pacte de legislatura i que la realitat de la perllongació del tramvia del Baix sigui aquesta legislatura. Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Mijoler. I seguidament, i per ordre de presentació de les esmenes, tindria la paraula la diputada Montse Ortiz, del Grup de Junts.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. En primer lloc, el meu sentit condol als familiars i amics de la víctima que ahir va perdre la vida en l'accident ferroviari de l'R-4. Així mateix vull expressar molta força i desitjar una ràpida recuperació a les persones ferides. També vull agrair la ràpida actuació de tots els serveis d'emergència. Vam seguir amb molta preocupació el descarrilament dels dos trens d'ahir a la nit, especialment l'accident que va tenir lloc a l'Alt Penedès.

I és que ahir va ser un dia molt complicat a Rodalies arreu del país. I aquest caos no és un fet puntual, és el pa de cada dia per a milers de catalans. Retards, cancel·lacions, trens aturats, avaries i incidents constants. Ho advertim des de fa massa temps. I en aquesta comissió ho denunciem a cada sessió. Ja n'hi ha prou d'aquest maltractament. Renfe no és només un problema de país, s'ha convertit en un problema de seguretat. I la solució no passa per paraitzar un país, sinó per actuar, assumir responsabilitats i plantar-se d'una vegada a Madrid.

I ara sí, si ens centrem en la proposta que ens han presentat avui, l'ampliació del tramvia al Baix Llobregat. I és que aquesta proposta no planteja cap projecte nou, com ja ens ha dit el diputat Mijoler, sinó que el que fa és tornar a posar a l'agenda política compromisos que fa anys que s'han treballat i que encara no s'han acabat de materialitzar. La proposta recull dos elements prioritaris pel Baix Llobregat. Primer, el Trambaix, que cal que arribi a Sant Feliu amb tres noves parades, el Centre, la Salut, Can Maginàs i el polígon El Pla.

Aquesta tercera parada forma part dels compromisos ja assumits i és clau per connectar la ciutat amb el següent pas del projecte. I a més, justament en aquesta parada és on està previst que s'ubiquin els nous jutjats. I, per tant, la nostra prioritat és que aquesta parada sigui efectiva i que no hi hagi aquesta percepció des del territori que pot ser que no s'acabi assumint aquest compromís.

Ara bé, el desenvolupament del tram via no pot fer perdre de vista l'eix estructural de la mobilitat en zones urbanes d'alta densitat com és el Metro. Un sistema que ofereix més capacitat i eficiència, especialment en territoris densos com és l'àrea metropolitana. Per això cal continuar planificant el perllongament de la línia L3 cap a Sant Joan de Déu, Esplugues i el conjunt del Baix Llobregat. És per aquest motiu que hem presentat una esmena, per garantir el perllongament d'aquesta línia de Metro.

Segon, el projecte no pot aturar-se a Sant Feliu, ha de continuar fins a Molins de Rei i que s'estudii la connexió amb Quatre Camins. Aquí és on el projecte fa el salt de la ciutat a la comarca, creuar el riu, connectar les dues lleres del Llobregat i enllaçar amb Ferrocarrils. És el que permet parlar d'una xarxa real i d'una veritable vertebració al Baix Llobregat. Per aquest motiu hem presentat una segona esmena, apostant per connexions amb altres municipis i amb altres mitjans de transport i evitant que el Baix Llobregat torni a quedar fragmentat.

En definitiva, en el fons de la proposta hi estem d'acord, tot i que considerem que calia alguna concreció en alguns aspectes, per això hem presentat esmenes que al final hem acabat transaccionant.

Per tant, votarem a favor de tota la proposta.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. I ara, pel Grup dels Socialistes té la paraula el diputat Aparicio, quan vostè vulgui.

José Ignacio Aparicio Ciria

Moltes gràcies. Gràcies sobretot per la presentació d'aquesta proposta de resolució que afecta el Baix Llobregat. Hi ha moltes ganes que, en breu, jo pugui agafar el tramvia a Cervelló. El nostre grup vol començar posant en valor el tramvia, com ja ho hem fet a la compareixença d'abans. És un dels grans èxits de la mobilitat metropolitana i ho ha de ser a tota Catalunya. És un sistema eficient, accessible, sostenible i amb una valoració ciutadana excel·lent. El tramvia ha demostrat que transforma la mobilitat i també l'espai...

Fitxer 11

públic, i per això compartim plenament la necessitat de seguir ampliant-lo, sobretot al Baix Llobregat, que és del que parla aquesta...

Hem presentat una esmena, perquè creiem que les decisions del Parlament han de ser rigoroses i ajustades a la realitat tècnica i administrativa dels projectes. No ha estat acceptada i és una pena, perquè jo volia votar obsessivament sí a tota la proposta de resolució, però al final hem de ser realistes. L'ampliació a Esplugues està condicionada per les coordinacions que han d'haver amb l'ampliació de la L3. I està clar que el tramvia no pot continuar fins a Molins de Rei fins que no se soterrin les vies del tren. Llavors, clar, parlar de garantir l'execució en aquesta legislatura, tant de bo, esperem que sigui, però no sé si es podrà garantir.

Dit això, volem deixar clar que això, que compartim plenament, fins i tot les esmenes que han presentat la resta de grups, i volem remarcar que l'ampliació del tramvia no només beneficia, en aquest cas Esplugues, Sant Feliu o Molins, perquè la continuació fins a Quatre Camins o fins i tot a la Rondel, que eren les caves de Rondel, que ara ho ha comprat Bonpreu, això serà fantàstic, perquè molta gent que viu a urbanitzacions, a moltes urbanitzacions a Corbera, a La Palma, a Vallirana i Cervelló, són de les persones que agafen, agafem el cotxe, bàsicament per venir a

Barcelona o a altres punts del Baix Llobregat o de Catalunya. Si podem agafar tramvies, si ens podem connectar amb metros i amb Ferrocarrils de la Generalitat i amb Rodalies, doncs seria perfecte.

El nostre compromís amb el tramvia és ferm, però també amb la seriositat i amb la rigorositat, per això votarem que sí pràcticament a tot, excepte, ens abstenim en la primera, justament perquè no sabem si realment el tren estarà soterrat per poder continuar aquesta línia.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Aparicio. I ara baixaríem baix al minut de silenci i després continuem.

(Pausa llarga.)

El president

Què fem, engeguem o..., qui falta? El diputat Bello... *(Pausa.)* Comencem, no? Escolta... Toca, en nom d'Esquerra Republicana, a la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Tornem al tema, parlem de l'ampliació del tramvia al Baix Llobregat. Des d'Esquerra Republicana sempre hem defensat de manera constant que el tramvia és una infraestructura clau per garantir el dret a la mobilitat, per reduir les desigualtats territorials i avançar cap a un model de transport públic més sostenible, més eficient i més accessible, i especialment en una de les comarques amb més densitat de població i més activitat del país.

El Trambaix avui és una infraestructura absolutament consolidada, però també incompleta, amb terminals que no arriben als centres urbans o que obliguen a fer recorreguts poc competitius. Per això, ja fa molts anys, és una demanda sostinguda i històrica, els veïns i veïnes, les associacions de veïns i veïnes, les de mobilitat, i també des d'Esquerra Republicana, hem defensat l'extensió del tramvia com una

qüestió de justícia territorial i cohesió metropolitana, en coherència també amb el Pla director d'infraestructures de l'ATM.

Aquesta defensa no és nova, com deia, i ja ha anat avançant, de fet, han fet diversos passos. (*Veus de fons.*) No pateixi, president, perquè no m'allargo, (*La diputada riu.*) Sí, no pateixi..., i ja en el 2025, el Consell d'Administració de l'ATM havia aprovat inicialment l'estudi informatiu per l'ampliació del Trambaix a Sant Feliu de Llobregat, amb un nou tram d'1,7 quilòmetres, dues parades centrals a Sant Feliu Centre i la Salut, Can Maginàs, i la possibilitat d'una tercera parada al Polígon del Pla. I això, com tantes altres actuacions que estan engegades.

Per tant, nosaltres tenim clar que és imprescindible la millora d'aquest tram Baix Llobregat, aquest Trambaix, la millora dels traçats, parlem de Sant Just Desvern, d'Esplugues de Llobregat, de Sant Joan Despí, perquè és necessari reduir el temps de viatge i guanyar amb competitivitat. Cal també aquest perllongament cap a Molins de Rei, aquest estudi amb la connexió amb Quatre Camins, com aprofitant aquest gran node d'intermodalitat que ha de donar molt de joc en aquest transport públic a nivell del Baix Llobregat.

I totes aquestes reivindicacions, evidentment, compten amb un ampli suport territorial i estan avalats tant per estudis de demanda i de retorn social que demostren que el tramvia és una de les inversions amb millor rendiment ambiental i social del sistema de transport metropolità.

Per tant, per Esquerra, ampliar el Trambaix no és un luxe, és una necessitat per garantir la mobilitat digna al Baix Llobregat, reduir la dependència del vehicle privat i cosir una comarca que històricament ha estat clau pel progrés del país. Per això, una de les demandes era també potenciar aquesta connectivitat entre les dues bandes del riu Llobregat.

En tot cas, agrair a Comuns la presentació de la proposta de resolució. Com sempre, la facilitat per poder debatre'n i dialogar al respecte. I vam presentar esmenes, bàsicament, per aprofundir i ampliar el que vostès presentaven, perquè ja compartíem.

Per tant, votarem a favor de tots els seus punts.

El president

Molt bé, moltes gràcies, diputada Llop. I ara, seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, senyor president. Des del Grup Popular, també considerem que s'ha d'estendre el Trambaix...

Fitxer 12

al Baix Llobregat...

El president

Perdó, *(Pausa. (Remor de veus.)* Ah, havies presentat esmenes? *(Persisteix la remor de veus.)*

Àngels Esteller Ruedas

Ah, d'acord, sí..., *(Veus de fons.)* T'ho agraeixo, perquè tinc ponència ara, eh?

El president

Doncs, mira, home, molt bé, Cornellà. Ets un galant, ets un galant... *(Fortes rialles.)*

Àngels Esteller Ruedas

Sí... Bé, li vull agrair al senyor Cornellà la deferència que ha tingut.

El Grup Popular valorem el Trambaix. Com he dit abans en la compareixença, el Trambaix és útil, és necessari, i, a més a més, tota la zona del Baix Llobregat concentra una mobilitat molt important a Catalunya, especialment a les hores puntes hi ha una gran congestió i, a més a més, es requereix un perllongament, però també es requereix, com deia, més capacitat i regularitat. Això és necessari perquè hi ha molta densitat de població, una gran mobilitat laboral i d'estudis i una forta connexió diària amb Barcelona i a l'àrea metropolitana.

Però, com dèiem en la compareixença, la qüestió està per on passa el Trambaix, especialment per travessar Esplugues del Llobregat. I és aquí on el Grup Popular discrepa i vol veure el projecte en el seu conjunt abans de donar suport a una

iniciativa, perquè en el territori, almenys allà a Esplugues, no estan d'acord en què passi pel carrer Laureà Miró. I volem veure exactament les afectacions dels projectes per veure l'impacte que té.

Com deia abans en la compareixença, per Barcelona el Trambaix en si mateix és necessari, és molt útil, ha d'arribar i s'ha d'estendre, però s'ha de veure l'impacte que té quan travessa una ciutat i per on passa i els efectes que això genera. Per tant, des d'aquesta visió nosaltres ens abstindrem. Volem el perllongament, però s'ha de valorar per on passa, les afectacions, i això només ho podrem saber quan es vegi el projecte. Per tant, des d'aquesta visió ens abstindrem.

El que sí que nosaltres considerem que també consta en aquest punt, és que en cap cas hi hagi un retard en el Metro. El Metro és fonamental i nosaltres, en aquest cas, els meus regidors, l'Agustín Parra i el seu equip en el territori, especialment com a regidors d'Esplugues, volen impulsar i estan reclamant l'arribada amb celeritat del Metro, que no hi hagi cap retard ni cap alentiment en aquest sentit i que es garanteixin les inversions necessàries i l'execució dels projectes en temps.

I en aquest sentit, dir que respecte al Trambaix nosaltres ens abstenim, perquè el que volem és veure el projecte, veure les afectacions i veure tot el seu conjunt, l'impacte que té al seu pas per Sant Feliu de Llobregat.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Esteller. I ara sí, el diputat Cornellà té la paraula.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Estem plenament d'acord amb aquesta proposta de resolució que ens presenten els Comuns, perquè al capdavant el que proposa és la necessitat d'ampliar el tramvia al Baix Llobregat. Per tant, cal donar resposta a la creixent demanda de mobilitat, de proximitat al llarg del corredor de la riba esquerra del Llobregat, i el tramvia ha demostrat que és el millor mitjà de transport per fer-ho. Un transport totalment elèctric, de molta més capacitat i velocitat comercial que els autobusos i ben integrat als teixits urbans per on passa.

Que, com reconeix el punt 4, ha estat fruit de la tasca històrica de moviments veïnals, entitats per la mobilitat sostenible, sindicats, centres d'estudi i ajuntaments. Al capdavant, com diu la proposta, es tracta de complir amb el que es va preveure al Pla director d'infraestructures 2021-2030 de l'ATM en aquest àmbit. Per una banda, trobem la connexió pel carrer Laureà Miró d'Esplugues de Llobregat, una connexió imprescindible, històricament reivindicada per la PTP per aquest carrer d'Esplugues, que amb un tram de només un quilòmetre permetria estalviar fins a set minuts els tramvies de la T3 cap a Sant Just i Sant Feliu.

Malauradament, fa molts anys que el PSC local condiona aquesta actuació a haver fet arribar abans l'L3 del Metro a Esplugues, quan l'actuació al tramvia val cent vegades menys que el Metro i, per tant, seria més fàcil de fer o, si més no, prioritzar. Llegint els últims informes de seguiment del PDI, aquesta actuació ja té l'estudi informatiu aprovat definitivament i faltaria aprovar el projecte. Ara sembla que la prolongació de la L3 del Metro cap a Esplugues ha agafat impuls amb el nou Clínic a la Zona Universitària i el que demanàrem és que almenys s'aprofiti que es tallaran carrers per fer obres al Metro per fer també aquestes del tramvia.

Respecte a aquest tema, havíem fet la nostra esmena, que no es condioni aquesta connexió del tramvia a l'execució prèvia de les obres del Metro, que al final s'ha acceptat i s'ha transaccionat entre el grup proposant, els Comuns i també una esmena del Grup de Junts. I, per altra banda, també estem d'acord amb els punts que fan referència a la necessitat d'activar l'ampliació de la xarxa tramviària cap a Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Quatre Camins. A Sant Feliu de Llobregat ens trobem que des de l'estiu passat hi ha l'estudi informatiu que està aprovat inicialment, però hi ha pendent l'aprovació definitiva i convindria agilitzar-ho per tal que el dia que hagi acabat el soterrament de l'R4 pogués començar a construir-se el tramvia.

Per últim, una qüestió que la PR no esmenta però que val la pena tenir present, que és que si allarguem la xarxa i volem anar millorant freqüències, també caldrà comprar més tramvies i tenir pensat on els guardarem, amb noves cotxeres que faran falta.

Per tot això, hi votarem a favor.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I per acabar, tindria la paraula el diputat Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bueno, pues desde VOX, que ya hemos dicho muchas veces que defendemos el transporte público, por supuesto, el transporte público ferroviario, por supuesto, y apoyamos la ampliación y mejora de la red tranviaria del Baix Llobregat, por supuesto. Queremos que haya más extensión, más frecuencias, mejor servicio, por supuesto.

Entonces, en la propuesta, pues nos generan dudas que han sido ya comentadas. La rotundidad de, creo que es el punto uno, ¿no?, de esta legislatura, pues hay que ser conscientes que en el mejor de los casos nos queda la mitad y dos meses. Además, es muy difícil que esto se pueda cumplir, aunque haya voluntad de hacerlo.

Y también ha comentado la diputada del Partido Popular sus dudas respecto al trazado en Esplugas. A nosotros nos pasa lo mismo. Hemos consultado con nuestros concejales en los municipios y también les genera dudas. Bueno, dudas de compatibilidad.

Y luego también, pues nos dan ahora dos transacciones que quieren ampliar la propuesta para que también cruce el río, vaya a las Caves Rondel, bueno, bien, vamos a apoyarlo todo, ¿eh?, porque el texto que se somete a aprobación en el tema de Esplugas no concreta. Es verdad que la parte expositiva sí, pero el texto no, bueno, vamos a apoyarlo con estas dudas y estas reservas que hemos comentado.

Muchas gracias.

El president

Gràcies, senyor Bello. I ara el diputat Mijoler, si vol fer una breu referència a les transaccions...

Lluís Mijoler Martínez

Sí, moltes gràcies. I molt breument, només per donar les gràcies a tots els grups parlamentaris pel posicionament, però sobretot pel to, i especialment a aquells grups que heu presentat esmenes, hagin estat transaccionades, acceptades o no, però que en tot cas el que posen de manifest és la necessitat de la realització d'aquesta infraestructura i sobretot el consens que hi ha, especialment a la comarca, però també veiem aquí al Parlament, sobre la prioritat com una de les infraestructures necessàries en el nostre país.

Segurament avui és un bon dia per parlar d'infraestructures i tenir en compte que aquestes línies que es marcaran en un mapa no només són per moure persones, sinó que també són oportunitats. Per tant, agraeixo també aquest esforç per transaccionar perquè, en definitiva, avui hem parlat molt de tramvies, també en l'anterior compareixença i el tramvia és això, és una costura en un territori, una costura metropolitana que fa més fàcil la vida, que fa més net l'aire i que, en definitiva, també el que fa és més just el país.

Fem-ho possible, fem-ho com cal, sense supeditar, sense diluir, sense ajornar, posem-nos-hi amb execució, amb calendari i tenint el territori al centre.

Moltíssimes gràcies.

El president

Gràcies, diputat Mijoler.

I ara, per les votacions entenc que pràcticament els votem per separat tots quatre, no? *(Pausa.)* Sí.

Vinga, doncs passem a votació els quatre punts.

Comencem pel punt 1.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista.

I vots a favor?

Junts, VOX, Esquerra Republicana i Comuns i la CUP.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Onze a favor, 5 abstencions.

El president

i Partit Popular...

Passaríem..., segon punt, exacte.

Vots en contra?

(Montserrat Berenguer Messeguer demana per parlar.) Sí...

Montserrat Berenguer Messeguer

Perdoni, president, jo crec que hem tingut una confusió en la votació. Si podem tornar-la a...

El president

D'acord, doncs...

Montserrat Berenguer Messeguer

Hi ha hagut canvi de diputada i...

El president

No patiu, tot fos això.

Vinga, vots en contra?

Abstencions?

Vinga, ara sí, Partit Popular, Partit Socialista.

I vots a favor?

Junts, VOX, Esquerra Republicana, Comuns i CUP.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Nou vots a favor, 7 abstencions.

El president

Molt bé.

Passem al punt 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Popular.

I vots a favor?

La resta, la resta de grups.

Queda aprovat també el punt 2, 15 a favor i 2 abstencions (*Veus de fons.*) Bé, 14 a favor i 2 abstencions.

El punt 3.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Popular.

I vots a favor?

La resta de grups.

Catorze i 2 abstencions.

I finalment el punt 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Popular i VOX.

I vots a favor?

Serien 13 a favor i 3 abstencions.

Doncs molt bé, liquidat el punt 5.

**Proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari
Avant entre Lleida i Barcelona**

250-00475/15

Ara passaríem al punt 4, que fa referència a la proposta de resolució sobre la millora del servei ferroviari Avant entre Lleida i Barcelona. Aquesta és una proposta de resolució que presenta el Partit Popular i que en tot cas ens presentarà la diputada Montserrat Berenguer. Benvinguda a Territori, té la paraula.

Montserrat Berenguer Messeguer

Gràcies, president. Tenim transaccions, una transacció que s'ha de repartir...

El president

Sí, ja la tenim, no? (*Remor de veus.*) Sí, ja la tenim, quan vulgui.

Montserrat Berenguer Messeguer

Gràcies, president. Primer de tot, el nostre condol per les víctimes de l'accident de tren de Còrdoba, el nostre suport, acompanyament a les famílies, ràpida recuperació per als ferits, als que malauradament ahir també se sumen nous tràgics accidents ferroviaris, així que el nostre condol també per la víctima mortal i la vintena de ferits. Així mateix, posem en alça les tasques que s'estan duent a terme ara mateix, Bombers, Mossos d'Esquadra, SEM, maquinistes i molts d'altres.

Aquesta proposta de resolució, com veieu, es va registrar l'abril del 2025, tracta del servei Avant, la línia Lleida-Pirineus, Camp de Tarragona - Barcelona Sants, en ambdós sentits. Tots els punts parteixen de la demanda explícita d'aquests usuaris Avant, els quals també estan constituïts, organitzats en plataformes, són molt actius, i jo també us puc explicar en primera persona, perquè sóc usuària d'aquest servei, també del Rodalies, pràcticament a diari. Així ho havia fet també amb motius de feina entorn l'any 2005 a l'any 2010, però en aquells anys hi havia puntualitat de serveis i eren pràcticament nul·les o molt poques les incidències.

Però això és un vague record, a data d'avui els usuaris perden la confiança en el transport públic, en aquest cas en el ferroviari, un sentiment cada cop més generalitzat i possiblement degut a un deteriorament progressiu o molt possiblement degut a una manca de manteniment.

La proposta, com us dic, es fa mesos enrere i ja a l'exposició de motius diem això, els retards freqüents, la manca de freqüències a determinades hores, manca de places suficients atesa la demanda, uns combois els quals resulten vells, a data

d'avui no hi ha ni un endoll per connectar un dispositiu tecnològic, manca de cafeteria o de màquines, sabem que hi ha hagut cops que la gent s'ha quedat enmig de les vies aturades llargues hores, doncs no hi ha ni aigua. La dificultat per trobar bitllets i també, quan diem aquestes vibracions que també nosaltres ja teníem enregistrades de fa mesos, doncs també ho havíem..., està explicat a l'exposició de motius.

De mentre, no fa pas massa, el senyor Puente deia i prometia que aquest AVE, a la línia Madrid-Barcelona podia anar a tres-cents cinquanta quilòmetres per hora. Aquestes denúncies de vibracions, vull dir, de la plataforma d'usuaris Avant i sindicats, doncs existeixen i també ja estan enregistrades i traslladades a tal efecte. La premsa, de fet, en va fer ressò d'això.

Així que, davant d'això, demanem en aquests punts aquestes freqüències, aquestes majors demandes, en algun cas de les franges horàries que hi ha més necessitat, i quant a les esmenes que hem acceptat, són l'esmena 1 i 4 de la CUP i hem transaccionat una d'elles, i la resta d'esmenes no, ja en parlaré més explícitament després, quant a això. Ahir també volia dir que, quant als vagons de l'Avant, aquesta setmana passada hem enregistrat retards molt..., acumulem unes deu hores en una setmana de retards en diferents freqüències de l'Avant. I a tot això ahir amb l'aiguat en un dels Avant hi havia goteres.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Berenguer. I ara, seguidament, i per ordre de presentació d'esmenes, tindria la paraula la diputada Montse Ortiz, en representació de Junts.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. Des de Junts per Catalunya apostem per un país en xarxa i per una mobilitat pública eficient i fiable. Per nosaltres, el transport ferroviari és un servei clau per connectar...

el territori i per garantir que viure fora de l'àrea metropolitana no sigui un desavantatge en el dia a dia de les persones.

El servei Avant entre Lleida i Barcelona és una línia essencial per Ponent i per moltes persones que cada dia es desplacen per motius laborals, formatius o sanitaris. Compartim la necessitat d'augmentar les freqüències, especialment en hores punta, i volem remarcar la importància de garantir una freqüència a primera hora del matí, abans de les set, perquè aquesta primera franja horària és imprescindible per molts usuaris que han d'arribar a primera hora al seu lloc de feina, a la universitat, o a qualsevol centre sanitari o per altre motiu.

Un dels altres temes que cal abordar és l'estat dels combois. Malgrat que proposen en aquesta proposta una millora, el que realment creiem que es necessita urgentment és renovar-los. El material mòbil del servei Avant presenta un nivell d'envelliment i de deteriorament que no és acceptable. Problemes tècnics, manca de confort i serveis bàsics que no funcionen. Si volem fomentar el transport públic i la mobilitat sostenible, cal oferir un servei modern, fiable i digne.

Anunciem que votarem a favor de tota la proposta de resolució, així com les esmenes acceptades, ja que milloren el text i concreten especialment la necessitat d'ampliar els horaris matinals. En relació amb la transacció, també la votarem a favor. Defensem que cal avançar cap a un sistema d'abonaments més just i també per un equilibri territorial i equitatiu. I davant d'aquesta proposta esperem que el Govern compleixi el mandat parlamentari que surti d'aquesta comissió, i aposti per abordar la mobilitat arreu del país i garantir un servei ferroviari digne per tots els catalans.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. I ara el diputat Cornellà, en representació de la CUP.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Nosaltres donem suport a les reivindicacions de la Plataforma d'Usuaris Avant Catalunya, que al capdavant són les que veiem força reflectides en aquesta proposta de resolució que va presentar el Partit Popular l'abril passat, a partir del document que va publicar la Plataforma el març del 2025. Aquestes, lògicament,

estan molt centrades en els trajectes Lleida-Camp de Tarragona-Barcelona, que és on va néixer la Plataforma i on més problemes realment hi ha.

Durant la setmana passada, per exemple, dilluns, el Lleida-Barcelona, de les set i cinc no va sortir perquè van veure que no alineaven els frens. O divendres, un tren va sortir mitja hora tard perquè no funcionaven els enganxalls entre trens. Per no parlar de les vibracions de les que fa temps que hi ha queixes, tant d'usuaris com de maquinistes. Tot i així, en aquests mesos que han anat passant, veiem com els altres serveis d'Avant a Catalunya, Tortosa-Barcelona i Figueres-Girona-Barcelona, també es van succeint incidències diverses i mal funcionament general.

Volem fer èmfasi en què, tal com s'ha dit últimament, l'Avant també és el tren de la classe treballadora, més enllà del fet que sigui d'alta velocitat. De fet, els regionals de la xarxa convencional per anar de Lleida i el Camp cap a Barcelona estan tan malament que, com diuen sovint les persones de la Plataforma, l'Avant acaba sent realment l'única alternativa viable per moure's.

Des de la CUP, en les nostres propostes als monogràfics –es van fer l'any passat–, i esmenes a diverses mocions i PRs, hem fet incidència i insistència, sobretot en la necessitat de més places i més circulacions a primera hora del matí des de Lleida, que ara es demanen de nou.

Entrant a les esmenes, començant per la 3, sabem que el PP no ho accepta, demanem el traspàs de les competències en els trens Avant, almenys al mateix nivell que la Generalitat té per Rodalies, perquè, al capdavant, es tracta de serveis que circulen per dins de Catalunya. El primer interessat hauria de ser el Partit Popular, que presenta aquesta PR al Parlament, però resulta que, sense competència, aleshores quasi tota la PR depèn del Govern espanyol. És un contrasentit voler el Parlament, i insti coses sobre els Avant, però alhora rebutja que els serveis d'alta velocitat catalans es puguin planificar i gestionar des d'aquí.

Pel que fa a les altres esmenes, com saben, n'hem transaccionat una i alguna altra s'ha acceptat. Per tant, estem contents, perquè aquestes eren amb l'objectiu de millorar. L'esmena 2, per una banda, amb el convenciment que la mobilitat que satisfan els serveis d'Avant són un dret i no un luxe, defensem que la nostra proposta tarifària és que acabin estant integrats amb la resta del transport públic. Sabem que

aquest any Renfe ha creat el Pase Via, que ha generat més caos i confusió, i amb què s'han perdut avantatges com a usuaris habituals, com els punts Renfe o beneficis als pàrquings de les estacions, alhora que han pujat els preus a usuaris menys habituals, però que no deixen de ser-ho, com els que només han fet el trajecte un cop a la setmana.

I per acabar, el conjunt de les esmenes 1 i 4, el que fan sobretot és treure la petició d'incorporar un tren des de la línia de la Pobla de Segur de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya amb connexió garantida amb el primer Avant del matí a Lleida, perquè això sí que és competència de la Generalitat i no s'ha d'exigir al Govern espanyol. I aprofitem per afegir també que mentre l'Avant no estigui integrat, es creï un bitllet combinat entre l'Avant i la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Lleida, a la Pobla, que comporti un descompte global, de manera similar al combinat Rodalies que s'ofereix amb els bitllets d'AVE o llarga distància de Renfe.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I ara, seguidament, i en nom del Partit Socialista, té la paraula el diputat Manel Ezquerro.

Manel Ezquerro Tomàs

Gràcies, president. Des del nostre grup parlamentari el que volem és començar reconeixent una realitat que ningú pot ni hauria de negar, que és que el servei Avant entre Lleida i Barcelona és essencial per la mobilitat quotidiana de milers de persones de Ponent. I les seves mancances generen dificultats reals en la conciliació laboral, acadèmica i personal, i visites mèdiques a la capital.

Compartim, per tant, el diagnòstic general que fan les persones usuàries i les entitats del territori. Cal millorar el servei i garantir que el ferrocarril sigui una alternativa real i competitiva al vehicle privat. Ara bé, també tenim el deure de fer-ho amb rigor, responsabilitat institucional i respecte al marc competencial, molt important.

En primer lloc, donem suport a demanar respostes a l'Estat sobre demandes que ja s'han traslladat anteriorment, com l'augment de freqüències en hores puntes, que ja hi estan treballant en aquesta possibilitat des del mes de maig. El que cal ara no és

reiterar proclames, sinó obtenir compromisos concrets i calendaritzats per part del Ministeri dels Operadors Ferroviaris. En segon lloc, respecte al punt 1.b, creiem que les decisions cal prendre-les amb una anàlisi prèvia per no generar expectatives que després no es poden sostenir, ni tècnicament, ni econòmicament.

En relació amb la integració tarifària amb Rodalies, hi estem d'acord en el fons. Per aquest motiu, vam presentar l'esmena on apostem per avançar cap al bitllet combinat Avant-Rodalies, i si ens en volem sortir, creiem que ho hem de fer amb aquest rigor.

Sobre la qualitat dels combois, compartim l'objectiu de millora. Cal continuar treballant aquesta demanda a l'Estat. Un apunt, avui que parlem de mobilitat ferroviària de les Terres de Lleida, pel que fa a la competència de la Generalitat en matèria ferroviària –en aquest cas no és l'Avant–, està bé recordar i posar èmfasi que estem a l'espera dels nous trens, per exemple, els que arribaran al juliol, que ja es va presentar la primera unitat per donar servei a la línia Lleida-Terrassa de Ferrocarrils de la Generalitat.

Finalment, en l'àmbit de l'estació de Lleida-Pirineus, també volem destacar la voluntat de continuar treballant amb la Paeria de Lleida i amb Madrid per garantir seguretat, accessibilitat i aquesta garantia de la intermodalitat que significarà la nova estació de busos al costat de la de tren. Creiem que és molt important, en un entorn urbà, poder ubicar aquestes dues estacions juntes per a que les comarques rurals puguin –des dels pobles del voltant de Lleida–, arribar a l'estació de tren.

En definitiva, compartim l'objectiu. Cal millorar l'Avant, ens preguntàrem tots? Doncs sí, evidentment, però amb propostes viables, competencialment correctes i que no generin falses expectatives.

I afegir que lamentem que no ens hagin acceptat cap esmena, perquè l'objectiu era anar amb unanimitat amb les demandes, però pensem que les esmenes el que feien era ser més realistes amb l'objectiu del conjunt d'aquesta PR.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. I, seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula el diputat Salvadó, quan vostè vulgui.

Albert Salvadó Fernández

Gràcies, president. De fet, coincidim amb l'objectiu d'esta proposta de resolució. Votarem pràcticament a favor de tots los punts, excepte alguns punts que ens abstindrem, que són aquells que fan referència als abonaments i a la política tarifària. Per tant, sí que demanaria votació separada en dos blocs. Per una part, del punt 1, els subpunts *a*, *b*, *c* i *f*, i també el punt 2. I demanaria separadament la votació dels subpunts *d*, *e* i *g* del primer punt.

De fet, des d'Esquerra Republicana, ja hem abanderat molt aquesta reivindicació. De fet, el passat mes de maig del 2025, al Ple d'este Parlament ja es va aprovar, fruit d'una interpel·lació prèvia, una moció presentada per Esquerra Republicana sobre les polítiques de mobilitat a la vegueria de Lleida, la qual incorporava punts d'esta proposta de resolució i que es van aprovar. I agafo algun exemple: «La integració tarifària a tot Catalunya a fi d'aconseguir una escala de títols unificada que permètigue la intermodalitat del transport i faciliti integrar qualsevol viatge dins de Catalunya amb un model de tarifes que cohesioni territoris i garantisque l'equilibri territorial.»

També en aquella moció es va aprovar garantir la intermodalitat entre les línies RL1 i RL2, de Lleida a la Pobla de Segur. Es va aprovar, i en això acabo fent referència a la moció del passat mes de maig presentada per Esquerra, es va aprovar també ampliar la freqüència de pas en l'àmbit de l'alta velocitat fins a quinze circulacions al dia en cada sentit, entre Lleida i el Camp de Tarragona i Barcelona, tant amb trens curts com amb la incorporació de places aprofitant les sinèrgies dels trens AVE, Avlo i Alvia per a complir l'obligació de serveis públics. Per tant, en este sentit estem absolutament d'acord amb les propostes d'esta proposta de resolució.

Les abstencions, bàsicament en els punts –com deia–, que fan referència als abonaments, degut als canvis incorporats pel Govern de l'Estat espanyol, que en el cas de Lleida tampoc podem constatar que s'adapten a les necessitats dels usuaris i usuàries, tal i com ja s'ha manifestat per part de la Plataforma d'Usuaris dels trens Avant Catalunya, que sortia a premsa este passat el 12 de gener del 2026, en lo

qual els usuaris dels trens Avant Catalunya denunciaven opacitat en la política tarifària i una pujada de preus encoberta en alguns dels casos en funció de quin és el consum per part de l'usuari.

Acabo, president, bàsicament fent referència, perquè penso que és interessant, creiem que s'ha de fer un replantejament basat en l'estudi presentat per les Comissions Obreres i recolzat pels agents socioeconòmics del territori, que es basa en la creació d'una xarxa ferroviària catalana d'alta velocitat, un tren per a la classe treballadora de velocitat alta, un estudi que també contempla l'anàlisi dels preus i les tarifes d'aplicació.

Acabo, per tant, majoritàriament donant suport a la proposta de resolució.

El president

A veure, diputat Salvadó, si hem entès bé, demana l'a, b, c i f per separat, juntament amb el 2, i la d, e i g les podem votar conjuntament. Molt bé, veus que bé? (*Remor de veus.*) Bueno, independentment... Clar, els altres, sí, era per aclarir... (*Persisteix la remor de veus.*) Per tant, per després, sí, però encara queden dos grups. Era..., pel que veig, la votarem tota per separat.

Ara té la paraula el senyor Bello. Diputat, endavant, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan solo para manifestar nuestro apoyo a esta propuesta de mejora del servicio ferroviario Avant entre Lleida y Barcelona, presentada por el Partido Popular.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. I ara, per acabar, el diputat Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, també hi ha una realitat incontestable sobre el servei Avant entre Lleida i Barcelona, que és un deteriorament del servei, i que això impacta directament en la vida de milers de persones. És una situació que, efectivament, fa anys que s'arrossega i que ha estat denunciada de manera persistent per les

persones usuàries, i especialment per la Plataforma Avant Catalunya, amb el suport d'institucions locals i d'agents socials.

Ara bé, també cal dir-ho amb claredat. El PP arriba tard i arriba amb poca credibilitat. És fàcil sumar-se a la indignació quan el problema ja és evident. El que importa és si hi ha un compromís real amb un model ferroviari basat en servei públic, en inversió sostinguda i en drets. I el PP, històricament ha defensat un marc on el transport públic es tracta com una qüestió de mercat i no com una obligació pública. Per això el debat d'avui no pot quedar-se només en el titular.

Primer element clau, l'Avant no és un luxe, és mobilitat quotidiana i dret de ciutadania. I en aquest corredor l'Avant serveix per treballar, per estudiar, per accedir a serveis sanitaris, i en definitiva també per fer possible la conciliació. I quan fallen les places, quan s'eliminen freqüències útils, quan els retorns de tarda no absorbeixen la demanda o quan el servei és car i irregular, el missatge que es remet al territori és clar, adapta la teva vida al sistema. I això és inacceptable.

Dos elements clau més, cohesió territorial i transició ecològica. Sense un tren fiable i assequible hi haurà més cotxes, més despesa familiar i, per tant, també més desigualtat. I sense tren útil, la descarbonització és només retòrica. Per això, cal anar al nucli. Més oferta real en hores punta, solucions d'integració tarifària, com el bitllet combinat, i garanties clares per l'usuari recurrent.

A la proposta del Partit Popular hi ha punts que, formulats amb exigència,...

Fitxer 14

poden tenir sentit: recuperar i ampliar freqüències laborals, reforçar els retorns de tarda, millorar el material i serveis bàsics, revisar les penalitzacions injustes, avançar cap a la integració Avant-Rodalies, actuar sobre seguretat i accessibilitat de l'estació. I en això, evidentment, podem coincidir.

Però hi ha un punt crític que ens preocupa, les desgravacions fiscals sense criteris socials, el punt 1.d, que anuncio que demanem votació separada. Això pot acabar sent una mesura regressiva que beneficia més qui té més renda. La nostra posició, per tant, és clara. Rebaixa directa d'abonaments per l'usuari recurrent, criteris socials

i de renda si calen bonificacions, i només si s'obre un debat fiscal que sigui progressiu i que sigui acotat. No podem substituir tarifes injustes per ajuts que acabin sent desiguals. La connexió amb la Pobla de Segur també té sentit en clau de cohesió, però d'anar acompanyada de coordinació operativa i d'un bitllet combinat mentre no hi hagi integració plena.

I deixeu-me acabar parlant de finançament, perquè res d'això, senyores del PP, és possible sense recursos. Augmentar freqüències, millorar combois, assumir integració tarifària i millorar servei, requereix múscul pressupostari. I aquí hi ha la contradicció del PP quan presenta propostes com aquesta. No es pot reclamar més i millor servei i alhora oposar-se al reforç del finançament de Catalunya que faria possible aquestes polítiques.

Malgrat això, donarem suport majoritari a la proposta, perquè la mobilitat no és un debat aïllat. Quan el transport públic falla i és car, la gent paga dues vegades. Paga amb temps i paga també amb diners.

Per tant, com deia, donarem suport majoritàriament a la proposta.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I per acabar, la diputada Montserrat Berenguer té l'ús de la paraula per fer referència a les esmenes presentades.

Montserrat Berenguer Messeguer

Gràcies de nou, president. Gràcies als grups que han presentat esmenes. Acceptem les esmenes 1 i 4 de la CUP, hem transaccionat l'esmena 2. Ho dic perquè aquesta esmena fa referència precisament a les noves tarifes, any 2026, que jo he parlat amb la Plataforma, també tinc els abonaments, i evidentment cal rebaixar aquest preu perquè hi ha hagut una opacitat en els preus, s'han apujat les tarifes, no hi ha el combinat amb l'AVE, per exemple, o amb el combinat transferència AVE, ni amb el combinat Rodalies, amb la qual cosa hi ha una pèrdua de drets adquirits. Ja teníem..., anava malament, tampoc és un gran benefici les noves tarifes. Per tant, aquesta esmena sí que m'agradaria –la transaccionada–, que us la miréssiu amb afecte.

Quant al traspàs de la Generalitat, estem en un punt molt inicial amb el traspàs Rodalies a la Generalitat. Entendreu que aquí, en una proposta de resolució, un traspàs d'alta velocitat és entrar en un altre jardí. I ham de tindre en compte que molts d'aquests trens provenen d'Andalusia, Madrid, País Basc, per tant, tenen parada a Lleida-Pirineus, però no tots surten de Lleida-Pirineus o surten de Catalunya pròpiament.

Quant a l'esmena de Junts, ja quedava inclòs en un dels punts, ja ho havia comentat amb la diputada i també a nivell de congrés del seu grup, en tenen coneixement.

Al PSC no he acceptat aquest tipus d'esmenes perquè totalment rebaixen el contingut, per tant, més accions, més solucions, més enllà de reunions, trobades i paraules. Nous trens, sí, també; però més manteniment també, és la seguretat de tots.

I quant al diputat de Comuns, no sé si tard o no, però ho estem patint cada dia, ja l'hi dic jo en primera persona, i va ser el grup municipal del Partit Popular de Lleida qui va prendre la iniciativa de portar una moció a l'ajuntament amb una votació i un consens unànim per tot. Per tant, allò de fem tard, no, perquè en aquest cas sí que ham estat des del començament i des del minut u.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Berenguer. La de Junts l'acaben acceptant o no l'acaben acceptant? *(Veus de fons.)* No, d'acord.

Per tant, passem a votació punt per punt.

Faríem el punt 1 amb un, dos, tres, quatre, cinc, sis punts, i llavors votem el punt 2.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

I el 3, perquè se n'ha afegit un.

El president

Ah, d'acord, clar, tenim el 3. *(Manel Ezquerra Tomàs demana per parlar.)*

Manel Ezquerra Tomàs

Perdoni, president..., nosaltres l'apartat 1 amb les diferents lletres voldríem per separat, també.

El president

Sí, sí. Ja ho fem tot. Vinga. Ja ho compliques, eh, Manel, ja ho compliques, això. Un moment, eh. Un moment, que el senyor lletrat se situï.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Per assegurar que no hi ha punts nous.

El president

No, no vindrà d'una lletra, ara, ja. Oh, i hem anat molt bé de temps... (*Forta remor de veus.*) Sí, sí... (*Veus de fons.*)

Vinga, passem a votació, doncs.

Del punt 1, la lletra a.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Vinga, queda aprovat per unanimitat el punt a.

El punt b.

Vots en contra?

Abstencions?

PSC.

Vots a favor?

La resta de grups.

Onze a favor, 5 abstencions, queda aprovat.

La ce, la c, els que hem fet EGB diem ce (*El president riu.*) Eh, Mijoler?, a tu també et passa, oi que sí? (*Veus de fons.*) Sí (*Rialles.*) Vinga...

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat.

I la lletra d.

Vots en contra?

Abstencions? (*Veus de fons.*) Ep, perdó.

Vots en contra? Perdó.

Partit Socialista, 5 en contra.

Abstencions?

Cap.

Vots a favor?

La resta de grups.

Cinc abstencions i 11 a favor.

La lletra e.

Vots en contra?

Abstencions?

Cinc abstencions.

I vots a favor? Ah, perdó...

Esquerra Republicana i PSC.

I vots a favor?

Partit Popular, Junts, VOX, Comuns i CUP.

També queda aprovat, 9 a favor, 7 abstencions.

La f.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista.

Vots a favor?

La resta de grups.

Onze a favor, 5 abstencions, queda aprovat.

I per acabar el punt 1, la g.

Vots en contra?

Partit Socialista.

Abstencions?

Esquerra Republicana.

I vots a favor?

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

Per tant, queda aprovat.

I ara saltaríem al punt 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista.

Vots a favor?

La resta de grups.

Onze a favor, 5 abstencions, queda aprovat.

I el punt 3, incorporat.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat, *(Pausa.)* no? *(Veus de fons.)*

Doncs molt bé.

Senyors, cuideu-vos molt, i senyores.

S'aixeca la sessió.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Perdó, recordes allò que et vaig dir del CAPCIT?

El president

Ja no me'n recordo, espereu un moment, que me diu una cosa al lletrat que em va dir, i ja no me'n recordo.

El lletrat Ramon Eudald Torrents Munt

Sí, vam enviar un correu d'una sessió sobre energia que s'havia enviat des del CAPCIT.

El president

Un correu que s'havia enviat sobre el CAPCIT? (*Fora remor de veus.*) Ja l'han rebut tots? D'acord, bé...

La sessió s'aixeca a...