



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

Fitxer 33CTH1

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

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 33, dimecres 8 d'abril de 2026

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

Sessió 33 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 Ezquerria 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. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre la imposició de multes per racisme immobiliari (tram. 354-00314/15). Mónica Lora Cisquer, Grup

Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

2. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre l'evolució del preu del lloguer a Barcelona (tram. 354-00337/15). Joan Garriga Doménech, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

3. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Taula d'Entitats del Tercer Sector Social de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè presenti l'informe "La crisi de l'habitatge: respostes i propostes des del Tercer Sector Social" (tram. 356-01376/15). Susanna Segovia Sánchez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

4. Sol·licitud de compareixença de Jaume Pujades Blanes i Ariadna Claret i Carles, en representació de la plataforma Aturem la C-32, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre llur posicionament davant l'ampliació de la C-32 entre Blanes i Lloret i les alternatives de mobilitat (tram. 356-01395/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

5. Sol·licitud de compareixença d'una representació del Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la necessitat de traslladar la línia R1 de Rodalies de Catalunya a l'altura del Maresme davant l'emergència climàtica (tram. 356-01413/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

6. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Direcció General de Polítiques de Muntanya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè expliqui l'estat de l'avantprojecte de llei de muntanya (tram. 356-01414/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

7. Sol·licitud de compareixença del secretari general del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les accions dutes a terme arran de l'esfondrament a l'autovia A-2 del 13 de febrer (tram. 356-01468/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

8. Sol·licitud de compareixença del secretari de Mobilitat i Infraestructures davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre les accions dutes a terme arran de l'esfondrament a l'autovia A-2 del 13 de febrer (tram. 356-01469/15). Ester Capella i Farré, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

9. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Per un Moià Viu davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la modificació puntual del planejament urbanístic a Moià i sobre els resultats de la consulta popular de l'11 de gener (tram. 356-01472/15). Eva Candela López, Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns, Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

10. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació SOS Pirineus davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre els desenvolupaments urbanístics a la Cerdanya (tram. 356-01478/15). Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

11. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Dignitat a les Vies davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la pàgina web informativa i el projecte "Transporta'm" (tram. 356-01502/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, Judith Toronjo i Nofuentes, Grup Parlamentari de Junts, Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

12. Sol·licitud de compareixença d'una representació d'Adif davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el motiu pel qual s'ha ordenat el tancament de la pàgina web de Dignitat a les Vies (tram. 356-01503/15). Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra, Judith Toronjo i Nofuentes, Grup Parlamentari de Junts, Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

13. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació Comarcal d'Empresaris del Berguedà davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la mobilitat de Berga cap a Barcelona (tram. 356-01507/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb tres altres diputats del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

14. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Fem Bici - Federació d'Entitats per la Mobilitat amb Bicicleta de Catalunya davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre la necessitat d'una llei específica de la mobilitat amb bicicleta (tram. 356-01525/15). Eva Candela López, Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Judith Toronjo i Nofuentes, Grup Parlamentari de Junts, Ester Capella i Farré, Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya, Lluís Mijoler Martínez, Grup Parlamentari Comuns, Dani Cornellà Detrell, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

15. Compareixença de Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya, davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre la necessitat de reordenació del front marítim del Maresme i el trasllat a l'interior de la línia R1 de Rodalies (tram. 357-00917/15).

16. Proposta de resolució sobre la finalització del quart cinturó (tram. 250-00625/15). Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació (text presentat: BOPC 261, 11).

17. Proposta de resolució sobre les pantalles acústiques d'Adif a Roda de Berà (tram. 250-00677/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i

votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 272, 60; esmenes: BOPC 306, 42).

18. Proposta de resolució sobre la mobilitat sostenible a Parets del Vallès durant el tall ferroviari de la línia R3 de Rodalies (tram. 250-00681/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 272, 64; esmenes: BOPC 306, 42).

19. Proposta de resolució sobre la reversió del greuge dels abonaments estatals als usuaris de Rodalies de Renfe de les demarcacions de Girona, Lleida i Tarragona (tram. 250-00682/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 272, 66; esmenes: BOPC 306, 43).

20. Proposta de resolució sobre la millora de la carretera C-242 entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant (tram. 250-00721/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 299, 55; esmenes: BOPC 347, 148).

21. Proposta de resolució sobre les problemàtiques de les urbanitzacions amb dèficits urbanístics (tram. 250-00595/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 31; esmenes: BOPC 282, 21).

22. Control del compliment de la Moció 11/XV, sobre la manca d'inversions i el dèficit de serveis públics al Pirineu (tram. 390-00011/15). Ple del Parlament Criteri de la Comissió sobre el compliment.

23. Control del compliment de la Resolució 207/XV, sobre la creació d'una línia d'autobús interurbà entre Arenys de Mar i Barcelona (tram. 290-00177/15).

El vicepresident

Bé. Bon dia! Procedim a iniciar la comissió. En primer lloc, excusar el president Quim Calatayud i desitjar-li una prompte recuperació. Segur que en dos «ratos» ja el tenim aquí en plena forma. (*Remor de veus.*) Sí, va tindre intervenció quirúrgica ahir i, en

principi, tot bé i es preveu que pugui estar a la propera comissió. Li desitgem que es recuperi ràpid i bé.

Dit això, algun grup comunica alguna substitució? Sí, senyora Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Per part del grup de Junts en lloc del diputat Salvador Vergés, ens acompanyarà la diputada Sònia Martínez.

El vicepresident

Perfecte. Gràcies. Algun altre grup?

Àngels Esteller Ruedas

Sí. Per part del grup Popular, el diputat Pere Lluís Huguet substituirà la senyora Eva Garcia, la diputada Eva Garcia, a partir del punt 3.

El vicepresident

Perfecte. Sí, sí, senyor Candela.

Eva Candela López

Bon dia. Gràcies, president. Pel Grup Socialista Units per Avançar en el punt 18 de l'ordre del dia, vindrà la diputada Conchi Jiménez i al punt 20 de l'ordre del dia vindrà el diputat Alberto Bondesio.

El vicepresident

Perfecte. Gràcies.

Lluïsa Llop Fernández

President. I per part d'Esquerra Republicana, en els primers punts hi haurà la diputada Irene Aragonès, igual que en el punt 21, en lloc de la diputada Ester Capella.

El vicepresident

Perfecte. Gràcies. Sí, diputada Toronjo.

Lluïsa Llop Fernández

Perdó. Punt 20 amb el nou ordre del dia, que l'he canviat.

El vicepresident

Gràcies.

Judith Toronjo i Nofuentes

Sí. Perdone. Per part del grup també de Junts, en lloc del diputat Quim Calatayud, vindrà la primera part d'aquesta comissió la diputada Noemí Nieto.

El vicepresident

La diputada, perdó? (*Judith Toronjo i Nofuentes intervé sense fer ús del micròfon: Noemí Nieto.*)

Eva Candela López

Un segon, president. Entenem que el control de compliment de la moció del Pirineu es posposa a la següent...

El vicepresident

Ara hi anava.

Eva Candela López

Ah, d'acord. Perdó, perdó.

El vicepresident

Sí, gràcies, senyora Candela. Qualsevol ajuda és benvinguda, eh? Sí, Grup Parlamentari de Junts, si hi ha algun canvi a l'ordre del dia.

Judith Toronjo i Nofuentes

Voldríem demanar la retirada del punt 5, perquè ja és una compareixença que se substanciarà avui, després de la petició que havíem aprovat ja fa uns mesos i, per altra banda, el punt 22 sobre el control de compliment de la manca d'inversions i el dèficit de serveis públics al Pirineu, demanaríem posposar-la. Gràcies.

El vicepresident

Perfecte, gràcies. Per tant, l'ordre del dia quedarà sense el punt número 5 i el punt número 22, d'acord? (*Remor de veus.*) Molt bé. Exacte.

Dit això, procedim a la votació de les sol·licituds, tant de sessions informatives com de compareixença. Sol·licitud de votació separada? Sí.

Eva Candela López

Sí, president, dels punts 1 i 2.

El vicepresident

D'acord. Senyora Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Del punt 3 i 4 i 10.

El vicepresident

Perfecte. Per tant, passariem a votació de les sol·licituds de sessió informativa de la consellera, el punt número 1 i del punt número 2. Sí?

Vots en contra?

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

Àngels Esteller Ruedas

Senyor president o vicepresident, l'1 separat del 2. Disculpi.

El vicepresident

L'1 separat del 2.

Àngels Esteller Ruedas

Sí.

El vicepresident

Doncs procedim a votar lo punt número 1, sol·licitud de sessió informativa a la consellera sobre la imposició de multes per racisme immobiliari.

Vots en contra?

CUP, Comuns, Esquerra Republicana, Junts, Partit Popular i Junts per Catalunya.

Abstencions?

Vots a favor?

De VOX. Per tant, queda rebutjada per, si no m'equivoco, 16 vots en contra i 1 vot a favor.

Passem al punt número 2, sol·licitud informativa de la consellera sobre l'evolució del preu del lloguer a Barcelona.

Vots en contra?

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

Abstencions?

Vots a favor?

De Vox i Partit Popular. Per tant, quedaria també rebutjat amb 14 vots en contra i 3 vots a favor.

Passem a votar, entenc que els punts 3 i 4 es poden votar tots d'una? Per separat?

Àngels Esteller Ruedas

Sí. El punt 4 per separat, sí.

El vicepresident

El punt 4 per separat i el 3 el podem votar amb la resta de sol·licituds?

Àngels Esteller Ruedas

Sí.

El vicepresident

Per tant, votem primer el punt número 4, la sol·licitud de compareixença de Jaume Pujades i Ariadna Claret Carles, en representació de la Plataforma Aturem la C-32.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Popular i Junts per Catalunya.

Vots a favor?

De Vox, Esquerra Republicana, Comuns, la CUP i Partit Socialista i Units per Avançar.

Per tant, quedaria aprovada amb 11 vots a favor i 6 abstencions.

I ara passem a votació dels punts 3, el 5 no perquè queda retirat. Per tant 3, 6, 7, 8, 9, 10, no, perdó, 11, 12, 13 i 14. És a dir, tots els que queden excepte el 10.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedarien aprovades per unanimitat.

I finalment, quant a sol·licituds de compareixença, passem a votació del punt número 10, sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació SOS Pirineus.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Popular.

Vots a favor?

Del Partit Socialista, la CUP, Comuns, Esquerra Republicana, Vox i Junts per Catalunya. Per tant, quedaria aprovat amb 15 vots a favor i 2 abstencions.

Procedim ara a la compareixença de Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Risc. Per tant, mig minut i anem a buscar-lo.

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

Fitxer 33CTH2

El vicepresident

Bé. Bon dia!

Compareixença de Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya, per a informar sobre la necessitat de reordenació del

front marítim del Maresme i el trasllat a l'interior de la línia R1 de Rodalies

357-00917/15

Donem la benvinguda, a la Comissió de Territori i Habitatge, a Joan Manuel Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc, i també als seus acompanyants. Benvinguts en aquesta comissió.

En principi, la compareixença la tenim prevista en vint minuts d'exposició inicial del compareixent i després, com és habitual en les compareixences, set minuts per grup parlamentari tenint en compte que els set minuts per grup parlamentari també hi comptem tant les preguntes com les respostes dels compareixent. Per tant, aquí sí que intentarem ajudar en la gestió dels set minuts perquè una mateixa resposta del compareixent pugui donar peu a que pugui ser repreguntat pel mateix grup parlamentari. Per tant, quan vostè vulgui.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Moltes gràcies, senyor vicepresident. Membres de la Mesa, senyores diputades, senyors diputats. En primer lloc, agrair la possibilitat de que pugui fer aquesta compareixença i explicar-los el que des de l'Observatori del Georisc del Col·legi de Geòlegs de Catalunya venim explicant des del temporal Glòria, des del gener del 2006, que va afectar moltíssim, especialment tot el litoral de Catalunya, però especialment al Maresme, la costa del Maresme, amb afeccions greus a l'R1. Aquest és el tema que nosaltres els hi voldrem transmetre al llarg d'aquesta presentació.

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

Si mirem el Maresme des del cel, veiem que és una comarca... Aquí veiem el Baix Maresme. Des de l'esquerra tenim el Masnou i a la dreta tenim Mataró, amb els corresponents ports nàutics. Veiem que és un teixit fonamentalment urbà, especialment la plana litoral, i en el front, que pràcticament només veiem les platges a la part de llevant dels ports esportius, doncs, pràcticament no hi ha platges i si n'hi ha, són molt escadusseres. Són molt minses, perquè tenim un front absolutament

rigiditzat per les infraestructures de l'R1 i de la Nacional II, també acompanyats a les poblacions per la primera línia de cases de l'urbanisme consolidat.

Permeti'm que primer parli de l'escenari de canvi climàtic, que això és fonamental per centrar aquesta problemàtica. Aquesta és una gràfica que ha publicat el Servei Meteorològic de Catalunya, del seu observador de l'Escala, a on es veuen mesures en els últims..., des de..., no arriba fins a l'actualitat. Acaba en el 2023, aquesta gràfica, però és prou il·lustrativa per indicar quin és l'increment del nivell del mar en les nostres costes. Veurem més dades sobre això.

Aquestes dades que a continuació us donaré, són dades contrastades i tretes de informes de diferents organismes. Dir que el Maresme és una costa en regressió, és a dir, l'erosió guanya, per dir-ho col·loquialment, de golejada a la sedimentació. A partir de les mesures, faig referència a la gràfica anterior aquí, del Servei Meteorològic de Catalunya, durant aquests trenta-tres anys a l'Estartit, el nivell del mar ha pujat, doncs, aquests deu centímetres en trenta-tres anys. Són uns 3,3, de mitjana, mil·límetres per any. Això entra dintre dels rangs de les previsions i potser queda en la franja més modesta, però amb dades de l'àrea metropolitana de Barcelona, del mareògraf que tenen enfront d'aquí, de la ciutat, amb dades dels darrers vint-i-cinc anys, aquí han mesurat –no són càlculs, són mesures, és empíric– catorze centímetres d'increment del nivell del mar en els darrers vint-i-cinc anys.

I una altra dada d'aquest mareògraf, també de l'AMB, que això és molt interessant, perquè normalment els temporals que sempre estem acostumats que sempre hi ha hagut durant el segle XX, que són impactants i destructius, són els temporals de llevant. Parlem de llevantades. Doncs això està canviant. Ha canviat durant els últims vint anys. Hi han temporals de xaloc, que és sud-sud-est, que s'alternen amb els temporals de llevant i que són molt més destructius en alguns dels seus esdeveniments.

En aquest cas, el que es veu amb aquestes mesures és que l'onatge, l'altura d'onatge, té un increment mitjà anual de 1,32 centímetres, que vol dir que en els darrers vint anys les onades són vint-i-sis centímetres més altes que ho eren fa vint anys i això va *in crescendo*, amb la qual cosa, la capacitat d'arribar més a dintre a la platja, més a la rere platja, d'inundar molt més, augmenta.

Més dades significatives del nostre litoral, potser aquestes més generals, algunes, entre... Dades del CADS, del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible. Entre el 95 i el 2015, un seixanta-cinc per cent de les platges del litoral van retrocedir quasi bé mig metre, quaranta-quatre centímetres per any, de mitjana, per a tot el litoral de Catalunya, en aquest cas. Platges metropolitanes molt sensibles i molt impactades: des del 2017 al 2021, Badalona, retrocés de quasi deu metres per any, de mitjana, en aquest segment temporal, i Montgat, set i mig per any, de retrocés. Estem parlant de retrocessos, per tant, de pèrdua de sorra, de pèrdua de platja.

I, finalment, això són dades de la Direcció General de Polítiques Litorals, hi ha platges que han perdut el setanta-quatre per cent de la superfície en els darrers cinc anys. En conseqüència, la inundació del mar va avançant progressivament cap a terra. Per tant, els espais litorals –platges, infraestructures litorals més properes a la línia de costa– són els que estan cada cop més exposats als riscos litorals, a l'erosió i a la inundació marina, per tant, a la degradació i destrucció.

Permeti'm que els hi faci una petita explicació, que potser ja coneixeran, però de com funciona aquest litoral nostre, quatre conceptes bàsics, no? Això és el que anomenem nosaltres, una cel·la litoral, on passen tots els processos geodinàmics típics del litoral que creen o eliminen platja. Fixi's, hi han les aportacions de sorra. Les platges són perquè hi ha aportacions de sorra de rius i rieres. Si no, no tindríem platges. Després hi ha l'onatge amb el transport transversal, que és l'arribada i el flux i reflux que mou o no mou, depèn de la intensitat de l'onatge, doncs, la sorra. Però hi ha el transport longitudinal. Què és el transport longitudinal? En el nostre litoral català, entre Cap de Creus i el Delta de l'Ebre, hi han unes corrents de deriva litoral que van de nord cap a sud, és a dir, de Cap de Creus, diguéssim, cap a l'Ebre. I és com una cinta transportadora que el que fa és anar transportant els granets de sorra de nord cap a sud. Conseqüència? Quan els fem una trampa sedimentària que diem els geòlegs, un barratge, un espigó d'un port esportiu, a la banda de llevant, a la banda nord, com veuen aquí a la imatge, el que tenim és una platja gran, però aquesta sorra ja no passa cap a l'altra banda si no l'ajudem. I aleshores aquí ja no hi ha platja al sud. A ponent dels Ports no hi ha platja perquè falta el sediment.

Però resulta que, a més a més, aquestes aportacions fluvials s'han encès ara aquestes rodones vermelles, que són les activitats i les actuacions de l'home, antròpiques, les nostres actuacions, pràcticament no hi ha aportacions de sorra. No hi ha aportacions de sorra, diria, excepte a la Tordera. La Tordera, amb grans crescudes –es va veure en el Glòria– aporta sediment, però les altres rieres n'aporten molt poca, de les que de manera natural haurien i podrien potencialment aportar. Aleshores vol dir que aquest corrent de transport longitudinal, aquesta deriva litoral, està mancada de sediment. I entre les barreres, les trampes sedimentàries i aquestes mancances, no tenim possibilitat de crear platja.

Aleshores, què s'ha fet? El Ministeri de la Transició Ecològica i Reto Demogràfic, em sembla que es diu, el Miteco, des de..., o els corresponents des dels anys vuitanta, noranta, fan regeneració artificial i la major part de regeneració artificial es fan dragatges submarins, tema complicat, tema de debat perquè té impacte en el bentos, en el substrat, diguéssim, submergit, no? I la llei de Costes obliga a fer també transvasaments de sorra de les zones de sorra excident, on hi ha queda atrapada, cap al sud o cap cap a ponent dels Ports. Està per veure si sempre això s'aplica o no s'aplica.

Aquestes són les intervencions que després, al final, puc tornar a referir-m'hi des del punt de vista de la seva idoneïtat o no.

Anem cap al tren. La convivència entre el tren i el nostre litoral ve de lluny. Aquest tren té 178 anys des de Mataró, una mica més des de la Tordera, però també era al segle XIX. En aquest cas, però, per qüestions purament econòmiques, es va decidir que els enginyers anglesos de la companyia britànica que el va dissenyar ho fessin damunt de la sorra, ho fessin damunt de la platja perquè era més barat, senzillament per qüestió de costos, i des del primer moment van tenir problemes amb els temporals. Ja en el segle XIX hi han ressenyes històriques de la problemàtica de convivència amb aquests temporals marítims. Aquí veiem una imatge. Aquesta imatge és de principis del segle XX.

Centrem-nos en això, amb la problemàtica de l'R1 i focalitzo alguns elements, no tots, perquè n'hi ha molts. Aquí estem a la riera d'Argentona. Això és la desembocadura de la riera d'Argentona, que està canalitzada. És ampla, però està

canalitzada. La zona inundable abraça part dels dos polígons industrials que estem veient a banda i banda de la riera i, a més a més, veiem com un bosc en aquesta riera d'Argentona. Això és un bosc de canya americana que és una espècie invasora que colonitza totes les nostres rieres d'arreu del país i dels rius. Des de fa dècades i dècades. Tenim la canya americana que no ens la traiem del damunt. I quina problemàtica té aquesta canya americana? Doncs que quan ve una rierada amb alta energia és fàcilment arrencable, es converteix en un flotant i quan arriba a un pont que no té la llum suficient, obstrueix. Per tant, l'R1 que està damunt d'aquest pont – això és aquest pont que abans veiem en la fotografia aèria– té unes llums molt petites i s'obstrueix en les situacions de rierades, amb el greu perill d'un possible trencament o de sobreixir per sobre de la via amb l'impacte sobre la circulació de trens en aquest sector.

Seguint amb el problema de les desembocadures, les desembocadures en zones urbanes, Vilassar de Mar és aquesta d'aquí. És la riera de Cabrils arribant a Vilassar de Mar, queda encotillada, queda estrangulada, per tant, ja no aporta sediments perquè, en diferents situacions de capçalera, travessant les diferents poblacions, part de la sorra queda atrapada i no arriba a baix. Però sobretot el que es produeix –ho veiem a la imatge següent– són situacions d'inundabilitat, d'inundació perquè no hi ha manera de desembocar. L'R1, la Nacional II són obstacles físics que incrementen, doncs, la inundabilitat –aquesta imatge

Fitxer 33CTH3

és de l'octubre del 2016– també a Vilassar, a la riera de Vilassar. L'anterior era la riera de Cabrils, a la mateixa població, totes dues. Aquest és un dels problemes.

Evidentment, l'R1, Adif la protegeix, l'ha de protegir. Després farà alguna valoració sobre aquestes proteccions, però ja hi començaré ara explicant-los què passa amb el tipus de protecció que Adif des de fa dècades està implementant, que és el que anomenem murs d'escullera? Aquests blocs de rocalla de granit apilats que fan aquest mur dur, físic, bastant vertical, que el que intenta és aturar les onades dels temporals, no?

Si s'hi fixen, aquí he dibuixat ara l'impacte d'una onada i el que produeix aquest impacte de l'onada directament és un rebot, un reflux i un soscavament en vermell a la base, que vol dir erosió, debilitament de la base del mur d'escullera. La següent onada, degut a aquest reflux d'alta energia, incrementa l'impacte i la tercera onada, degut al reflux més alt de la segona onada, incrementa l'impacte amb la qual, de manera geomètrica hi ha un increment que si el temporal, com el Gloria, dura tres dies, l'increment d'energia i l'impacte de les onades és fenomenal, és monumental, amb la qual es produeixen debilitaments estructurals d'aquest tipus d'escullera, de murs d'escullera que poden fallar i en alguns moments fallen, com ara els ensenyaré.

Aquí tenim el mur d'escullera a la zona de Cabrera de Mar. A més a més, hi ha una... En aquest cas, d'aquí podem veure la desembocadura petita amb dos llums, amb dos o quatre foradets, amb canya americana que no té manera de desguassar i el mur d'escullera desmuntat.

Aquí estem a Montgat. Amb el temporal Glòria, es va desmuntar gran part del mur d'escullera. Aquí dalt es veu les mampares de l'estació de Montgat Nord. Això estem just tocant a l'R1. Aquí estem mirant Montgat, mirant cap al Masnou, veiem també aquest mur d'escullera absolutament desmuntat. Aquestes escales que antigament, fa dècades, baixaven a la platja, que ja no existeix, han quedat com a relíquies d'altres temps, no?

Això és en el temporal Glòria, l'estació de Premià de Mar. Les onades van arribar a la via. Van trencar també les mampares de vidre de l'estació de Premià de Mar. Això és el temporal Cèlia a l'abril del 2000..., març, a finals de març-abril del 2022, l'escullera es va desmuntar i el passeig aquest de caminada i de bicicletes de litoral va col·lapsar. Això ha tornat a passar ara el febrer amb el temporal Harris a diferents trams d'aquest passeig i en diferents municipis.

Això és el temporal Cèlia, també del 22, del 27 de març el 22, a l'Alt Maresme, a Santa Susanna, amb erosió i destrucció d'un mur d'escullera. Fixin-se aquí es veu bé. Pràcticament va descalçar la via. Aquí, òbviament, aquell temporal va haver-hi una interrupció llarga i important del servei ferroviari, òbviament, òbviament.

I això és el darrer temporal d'ara de finals de gener, que era el Harris, el passeig marítim de Badalona, l'R1, aquesta és la tanca que separa el passeig de la línia de tren, que ens queda a l'esquerra de la nostra imatge.

Vistes aquestes, que són alguns dels exemples de l'impacte de la situació actual, *in crescendo* en el futur, comento algunes qüestions claus per nosaltres per reordenar aquest front marítim en un context d'adaptació d'emergència climàtica. Estem convençuts que cal reconsiderar la Nacional II i traslladar l'R1 a l'interior per alliberar espai al front marítim, millorar seguretat i optimitzar la mobilitat. En parlaré més després.

Haig de fer un esment que el tema de Nacional II ja hi ha deures fets i es va en el bon camí. El projecte de pacificació de la Nacional II, que ja està aprovat, que té un calendari que no és immediat però que té un calendari d'execució, la farà transformar en un jo diria pseudopasseig marítim tou, no una carretera dura com la que tenim actualment, que ens serà un pas per dir-ho així de futur de cara a optimitzar aquesta rigidització, no-rigidització del nostre front marítim, no?

Si traiem l'R1, sobretot això ens ha de permetre primer renaturalitzar i eixamplar platges. No totes, però en alguns trams importants, sí. I una platja, tots els que treballem en temes, amb aquesta temàtica, tenim claríssim que és la millor protecció contra els temporals. L'efecte aquell de reflexió de l'impacte de les onades sobre les parets dures, murs de formigó o rocalla, en el cas de les platges no existeix. Allà hi ha una atenuació progressiva de la dissipació d'energia que fa molt més òptima i eficient la dissipació d'energia, valga la redundància, d'aquestes onades de temporal, no?

I el que permetria això és obrir que quan hem parlat amb alcaldes... Els haig de dir que hem parlat amb el Consell Comarcal, hem parlat amb la Comissió de mobilitat del Consell Comarcal, hem parlat amb algun alcalde concret del Maresme, estarien encantats a obrir les poblacions al mar i ara no les tenen. Tenen una barrera física important.

Cal reconsiderar la protecció, restauració i regeneració de platges. Aquí faig un èmfasi en allò que parlava de regeneració. Ens haurem de plantejar si ens surt a compte amb el diner públic, anar tirant sorra d'altres llocs per regenerar una mica les

platges. I aquestes platges seran «vives», entre cometes, durant alguns mesos, potser en dos anys. Per tant, les regeneracions o s'ha de pensar quin és el millor sistema o el sistema actual penso que fa aigües. Pensem que fa aigües.

Cal gestionar millor els sediments retinguts al port nàutic. Si s'apliqués la Llei de Costes i s'obligués a les autoritats portuàries a fer el *by-pass*, ja seria un pas important. I cal solucionar la problemàtica dels sediments de les rieres i intentar que arribin sediments al mar. Perquè si no, per més que alliberem espais, si no tenim sediments, no generem platges. Sense l'R1, hi ha molta probabilitat d'obrir les desembocadures i facilitar aquesta arribada de sorres en el mar.

I això ja seria com una carta als Reis –em permeto fer servir aquesta metàfora– caldria revisar l'urbanisme que interacciona amb la dinàmica litoral amb visió de futur. Hi haurà algun dia, segurament serà al segle XXII, però hi haurà algun dia que les onades impactaran a la primera línia de cases i ens hem d'avançar. No podem esperar el moment en què hi hagi l'accident, tampoc amb el tren.

Bé, i ara em centro en el tren, amb la proposta de trasllat. La proposta de trasllat que nosaltres fem és... No ens l'inventem. Vam fer nostra la proposta recollida en el Pla Director d'Infraestructures de la Generalitat de l'any 2010, que el que feia és el que podem veure aquí, aquest traçat de la línia vermella –la negra és la línia actual– i amb reubicació d'estacions a l'interior de les poblacions, amb intercanviadors que podien comunicar amb serveis de superfície amb les poblacions de muntanya: Alella, Teià, Cabriels, Cabrera, etcètera. I la nostra proposta és que sigui una línia soterrada. És evident que una línia a cel obert, amb la densitat urbanística que hi ha, és inviable des d'un punt de vista ni d'expropiacions ni d'execució. Per tant, això ha de ser el metro del Maresme, un tren de rodalies però transformat amb un macrometro del Maresme.

I hem estat estudiant, hem estat mirant com a geòlegs la viabilitat geològica, geotècnica de fer aquest tipus d'infraestructura. Aquest és el mapa geològic del Baix Maresme entre el Masnou i Mataró. Aquests colors liles i rosats i carbasses són les roques granítiques de la serra de Marina. La línia passaria no foradant roca, sinó foradant aquests materials geològics tous, aquests peus de mont, que són de l'era quaternària. Durant els últims dos milions d'anys s'han anat formant aquests peus

damunt de les rieres i l'escolament d'aigua amb sediments a sobre dels quals tenim actualment l'autopista, C-32. Tenim les poblacions, etcètera.

Aquí és on nosaltres proposaríem fer el traçat d'aquesta R1 a l'interior a poc... No és aquella idea molt més anterior, paral·lela a l'autopista que s'allunya de les poblacions i, des del punt de vista de mobilitat, havent parlat amb tècnics de mobilitat, ens ha dit absolutament desaconsellable. Una que, dintre de les poblacions, estiguin les estacions centrades i que l'accés del ciutadà ho tingui molt més fàcil que en la situació actual i que traiem de zona d'impacte i de perill la línia de tren seria la situació ideal.

Puc dir, passo aquí... Mira, aquí hem fet el que els geòlegs anomenem un tall geològic del pastís. Sí, no sé si es veu. Es veu el cursor? No es deu veure el cursor a la pantalla? Bé, tant se val. Aquí és com si féssim un tall, diguéssim, de dalt a baix i el resultat del tall del perfil és aquest, un perfil topogràfic amb la geologia a sota. I veuen que a dalt de la muntanya hi ha unes línies intermitents vermelles que passen pel subsol fins a baix al mar. Això és, la roca del substrat, és la roca granítica i al damunt veuen unes capes d'uns colors grisos i beix. Això són aquests sediments tous que són sorres, que són graves, que són argiles que són llims, que són fàcilment excavables, que són geotècnicament, entre cometes per dir-ho així, «amigables» de treballar-hi, des del punt de vista d'excavació, tant amb tuneladora com excavació a cel obert.

El vicepresident

Senyor Vilaplana, li he d'insistir que pugui anar acabant la compareixença, tenint en compte que podrà complementar l'explicació en el mateix torn de preguntes.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Em queda una última diapositiva amb un text després d'això.

El vicepresident

Gràcies.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Aquí és per indicar-los amb aquest color groc la posició del túnel, que no seria un túnel profund. Seria un túnel entre deu i vint metres, depèn de la situació, de profunditat amb la qual es podria excavar, o bé –això s'ha de mirar en el projecte definitiu, òbviament– o amb tuneladora o amb rasa a cel obert que després es torna a tapar, no? Res a veure amb els túnels que tenim al subsol de Barcelona. Res a veure amb la línia 9 de metro, que la tenim a seixanta i vuitanta metres de profunditat, amb estacions molt fondes que generen uns costos, i anava a dir, inassumibles, però gairebé inassumibles. No seria el cas.

I acabo. Pensant en gran, estem convençuts que el trasllat de l'R1 és una gran oportunitat de país per reordenar el front marítim del Maresme i adaptar-lo a la situació d'emergència climàtica. Sense cap mena de dubte, això hauria de ser un projecte integral on medi natural, sistemes naturals, urbanisme i mobilitat s'han de donar la mà i les administracions s'han de coordinar sí o sí de totes les maneres. No pot ser que cadascú vagi pel seu camí diferent, divergent. Si no hi ha coordinació, si no es prenen decisions valentes, farem tard. I jo penso que ja estem fent tard.

I acabo dient, i ho puc comentar ara, si vostès volen en el moment d'intervencions que cal gestionar el mentrestant, perquè el mentrestant durarà. Una obra d'aquestes poden ser quinze, vint anys tranquil·lament. I mentrestant, què? Cal protegir la línia 1. Per tant, cal reconsiderar les proteccions actuals de l'R1 per evitar un risc d'accident ferroviari. Això és evident.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, senyor Vilaplana. I ara passem al torn dels grups parlamentaris. Seran set minuts per grup parlamentari. Intentaré no passar del temps de set minuts per grup parlamentari, si us sembla, si no mos n'aniré ja del retard de l'ordre del dia. Per ordre, sí, no? Del grup parlamentari proponent, lletrat? El grup parlamentari de Junts. Sí, gràcies. Té la paraula la diputada Judith Toronjo, quan vulga.

Judith Toronjo i Nofuentes

Moltíssimes gràcies, senyor Vilaplana, vicepresident que avui presideix aquesta comissió. Crec que avui, amb aquest resum, amb aquesta presentació, s'ha clarificat

el que vivim cada dia els maresmencs i maresmenques i amb aquest risc, el que s'exposa també al canvi climàtic, s'exposen també els diferents temporals que ens afecten a tota la ciutadania, a tots els veïns i veïnes i amb una infraestructura que tot sovint tenim la sensació que ha quedat obsoleta.

Ho fem amb una anàlisi avui rigorós, amb la complexitat també del debat polític que hi ha sobre la taula i amb un agreujant i amb un inici del 2026, amb una crisi de ferroviària, amb una crisi també que afecta la R1, que torna a posar de manifest aquest debat, que segurament està sobre la taula des de fa dècades, però que

Fitxer 33CTH4

cal ficar-hi fil a l'agulla. És evident, per tant, que el Maresme pateix aquesta problemàtica, una regressió del litoral amb aquests temporals. Hem parlat d'alguns com la Dana i el Glòria, però també n'hi ha hagut molts altres com esclafits, que provoquen aquesta vulnerabilitat de la infraestructura i aquesta vulnerabilitat també d'un servei ferroviari, d'un transport públic que s'ha de garantir a fons.

Ara bé, aquest debat no es produeix en el buit. S'està produint, com dèiem, en aquest debat, en aquest context del servei de Rodalies, on també cal posar sobre la taula altres elements, com és també el posicionament que ha adoptat recentment el Ministeri. El ministre, en aquest cas, també amb algunes declaracions. La consellera també obrint la porta a poder fer una taula de negociació amb experts per a poder analitzar la situació i amb diferents anàlisis, amb tasca que ja s'ha portat a terme fins ara per part dels col·legis que ens permet abordar aquesta qüestió des d'un diagnòstic molt clar, però en el que cal tenir en compte tres elements.

Primer, l'adaptació al risc, un risc que cada vegada és més urgent, amb una garantia del servei públic i d'aquest transport i, evidentment, també amb un acord del territori, amb aquest consens. Vostè apel·lava a aquestes converses amb els alcaldes, amb el Consell Comarcal, amb la Taula de Mobilitat del Maresme, també amb situacions molt divergents entre els mateixos municipis i entre els mateixos trenta municipis que caracteritzen la comarca i, evidentment, amb algunes alternatives molt clares i amb una solució que avui ens exposava sobre la taula òptima com seria aquest trasllat de la línia, de l'R1, a fer-ho per l'interior de forma soterrada, però amb

mentrestant. I jo voldria focalitzar aquesta primera pregunta en aquest mentrestant, si creu que aquestes primeres inversions que s'han anunciat són adequades, si el camí a seguir és, per tant, amb aquests dics de contenció o cal també doncs, seguir abordant altres casuístiques, com podrien ser l'alçament de les vies, que ha sigut una de les opcions que el Ministeri ha volgut reforçar aquestes primeres setmanes.

Per tant, conèixer una mica el capteniment de la situació actual en aquest context de crisi ferroviària que està afectant de primera mà l'R1, que ho advertien vostès fa unes dècades, fa uns anys i que ara s'exposa més que mai.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Moltes gràcies. Començant per les declaracions, per mi desafortunades, del ministre Puente d'elevant la via, això és..., va ser.... No sé què va passar, però no estava assessorat en aquell moment. Vull dir, ningú està a favor d'això, perquè és que és «enginyerilment» i físicament impossible. És inviable, això, no? Aleshores, en aquest mentrestant, les inversions aquestes a mi em fan por que no vagin en la línia adequada des del punt de vista de protecció i de millora de les defenses, d'aquestes defenses protectores.

Nosaltres, des de l'any 22 estem intentant parlar amb Adif. És com impossible, per nosaltres, parlar amb Adif, però també ho estem intentant amb el Ministeri per proposar-los, amb un grup de treball que hem fet amb la Politècnica, amb l'Institut de Ciències del Mar, amb la Politècnica, amb el Laboratori d'Enginyeria Marítima i amb una empresa suïssa que té una filial espanyola que es dedica a fer obres de protecció de riscos geològics, que finançarien proves pilot de diferents tipus de defenses litorals en alguns punts del Maresme. I això ho vam arribar a presentar a la Delegació del Govern aquí a Barcelona –del govern espanyol em refereixo– a Barcelona perquè ho fes arribar a Madrid. Però no va fructificar.

Aleshores, amb això, el que vull dir és que hi han alternatives de protecció, però s'han d'aprovar perquè potser aquestes alternatives que s'han provat a Costes de Xile, a costa d'Itàlia em consta, i a Anglaterra, amb la hidrodinàmica que tenim en aquest litoral, no acaben de funcionar. Aleshores, cal treballar per aquí. Cal, però, en tot cas, les esculleres que està construint Adif tenen data de caducitat.

Judith Toronjo i Nofuentes

Voldria preguntar-li també sobre aquesta taula d'experts que s'hauria obert al Departament de Territori i la consellera per poder analitzar aquest debat de l'R1 i la viabilitat de la línia. Si han parlat també amb vostès per aquest treball previ que s'ha portat a terme i vostè ja m'ha contestat en primera instància que el Ministeri, en aquest cas, no els ha atès i no ha tingut en compte la feina prèvia que ja s'havia portat a terme.

Per altra banda, també si em permet també avui parlar sobre els costos, si hi ha algun tipus d'estimació en aquesta tasca que vostès han fet en altres col·legis o en altres despatxos d'altres projectes que s'han fet a nivell internacional o a nivell europeu, si s'ha pogut quantificar de quin tipus de projectes estaríem parlant.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

A nivell de quantificació no hi ha dades. Jo penso que no s'ha fet. I si el ministeri ha fet algun tipus de quantificació, perquè diu pels mitjans que això seria un projecte molt car, no sabem el que és molt car. En tot cas, sempre dic que si tenim com a referent la línia 9 del metro no té res a veure. És d'un altre ordre de magnitud molt inferior, a aquest de la línia 9, però no ens consta que hi hagi. Nosaltres no l'hem fet. La valoració econòmica no ens consta que hi sigui.

Responent també algun altre comentari que m'acaba de fer vostè, nosaltres no hem estat convidats a aquesta taula d'experts per l'R1. Nosaltres hem parlat amb el secretari de Mobilitat i Infraestructures, amb en Manel Nadal, i li hem explicat el mateix que els hi estic explicant a vostès. Nosaltres hem parlat amb el Pere Macias, amb el Comissionat per al traspàs de Rodalies. Li hem explicat, és a dir, que saben quina és la nostra proposta. Això és coneguda per part del Govern i per part dels responsables ferroviaris.

El vicepresident

Gràcies. Permetreu que sigui escrupolós amb el temps. I indico també al compareixent que ja veurà que tindrà l'oportunitat d'anar explicant amb els diferents

torns de grups parlamentaris. Ara és el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Gràcies.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. I gràcies, senyor Vilaplana, per les explicacions i també per la feina d'aquest observatori de Georisc, perquè podem parlar de percepcions, és a dir, només cal veure imatges que vostè ha mostrat, però que es poden viure en el dia a dia o només cal anar un dia amb el tren de l'R1 i que et salti aigua per sobre, cosa que fa una certa impressió, com si diguéssim. I més ara que veiem que les estructures ferroviàries són tan vulnerables. Per tant, estar..., és a dir, és perfecte que hi hagi aquestes dades tècniques al darrere d'una percepció que té la ciutadania en general i que és evident que el Maresme té un litoral, vostè ho deia, altament urbanitzat, amb urbanisme intens. Bona part del litoral d'aquesta franja litoral està edificada, amb ports esportius també. També amb infraestructures rígides: la Nacional II, el tren. Per tant, molt antropitzat, molt..., em sembla que vostè en deia «rigiditzat», que m'ha semblat una paraula molt, molt adient.

I, per tant, ens trobem, doncs, amb una comarca que no té capacitat de regenerar malgrat les moltíssimes rieres que baixen a la costa del Maresme. No té capacitat de regeneració, segurament perquè l'espècie humana hem malmès aquesta capacitat de les rieres de fer les aportacions que haurien de fer de sediments més enllà de la Tordera. I, per tant, ens trobem davant d'una erosió que ens fa perdre aquestes platges i que d'un tren –vostè ens posava imatges històriques– que, evidentment, segurament des del primer dia no ha optat pel millor traçat que podia haver tingut, doncs evidentment, a la que ens trobem amb totes aquestes factors humans, més un canvi climàtic que fa que les llevantades o que el xaloc que vostè ens aportava, faci que els temporals cada vegada impacten més, doncs tenim una via en absoluta precarització.

Per tant, insisteixo, li agraim les dades i la feina concreta amb aquesta R1, que és una infraestructura vulnerable per definició, però que, a més a més, és una infraestructura que ha de donar resposta a milers de persones, a gairebé mig milió de persones al Maresme i que, per tant, necessitem que segueixi via..., vida..., viva.

Des d'Esquerra tenim clar que és imprescindible pensar en gran, que és imprescindible que aquest país torni a repensar les seves infraestructures, que estan molt antiquades, o sigui, ja no mal mantingudes, sinó també antiquades, que no hem avançat en aquest sentit i que, per tant, hem de fer una planificació seriosa del que són les nostres infraestructures. I jo, la primera pregunta que tenia vostè l'ha aclarit en bona part, però és una cosa que des d'Esquerra hi creiem, que és aquest soterrament de la línia R1, bàsicament perquè ens sembla imprescindible que pugui donar un bon servei als diferents municipis del Maresme, que no sigui un tren que enviem amb una cota on quedi lluny de les poblacions i llavors acabem generant un problema de mobilitat dins de cadascun dels diferents municipis, que és una cosa que la gent d'Esquerra del Maresme ha estudiat.

I, per tant, la pregunta era si pot aprofundir una mica més en aquest neguit que s'ha generat a la sala quan ha dit: «Això seria fantàstic que fos sotterrada». I parlem una mica d'això, del terreny, que no és la línia 9 del metro, que no és el problema de perforar Barcelona. I la primera pregunta aniria en aquest sentit, doncs, si ens pot explicar una mica més un terreny molt més favorable per a aquest soterrament i que doni realment una solució a aquesta línia R1 de tren.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Gràcies per la pregunta. Efectivament, el trasllat és clar per buscar... Cal buscar seguretat i cal optimitzar i millorar la mobilitat. Actualment a l'any hi viatgen quaranta milions de passatgers en un any a l'R1. És molta gent, més de cent trens al dia, cent i escaig, cent i pocs. Aleshores això per millorar-ho no, per treure-ho només per assegurar-ho o evitar accident, sinó per millorar, si es treu, s'ha de millorar, l'única opció no és en superfície. En superfície ens trobarem que ho hauríem de posar fora de les poblacions. I aquí, aquí sí que tindrem un problema de desmillora des del punt de vista de mobilitat. I d'aquí ve la proposta i la idea i ja, tret el 2010 en el pla d'infraestructures ferroviàries, no?, d'infraestructures de la Generalitat.

El túnel, el túnel és, des del punt de vista geològic i geotècnic, ho he dit abans i ara ho insistiré, absolutament viable i factible i sense complicacions que ens donaria un subsol complex, de geologia variable, de roques amb molta fracturació que ens

poden donar problemes de trencaments en la progressió de l'execució del túnel. Aquí estem amb uns materials relativament poc coherents, amb la cohesió necessària perquè la tuneladora o l'excavació... Hi han dos sistemes aquí que podem fer servir. La tuneladora, que es fa servir fonamentalment si no podem excavar amb superfície, perquè tenim edificacions, perquè tenim població, però entre població i població es pot fer excavació. Ara m'estic avançant amb una hipòtesi que no es basa en un projecte ni geotècnic ni enginyeril ben executat. Això s'haurà d'acabar de mirar, però això és factible.

I amb aquest tipus de material geològic no té per què haver-hi cap problemàtica especial amb el qual, sense tenir números, només amb comparatives i amb experiències amb altres casos d'obres públiques similars, el cost seria, jo penso, perfectament assumible. Si això que diu el Ministeri: «Que això és un cost!», depèn de les prioritats que tinguis. Però això és un cost... Pensant en gran i mirant en futur el que significa tot això per tot aquest territori d'optimització i de millora, és un cost perfectament assumible per l'Estat, per la Generalitat i pel contribuent.

Lluïsa Llop Fernández

I deixi'm vuit segons, president. Vaig molt ràpid. Doncs insisteixo amb la pregunta que li feia abans la diputada Toronjo, la proposta aquesta del ministeri actual d'aixecar murs i com blindar les platges, quina opinió en tenen? Perquè sembla una cosa molt estranya.

I la segona és, jo soc penedesenca. No sé si han fet aquest mateix exercici per llocs, per exemple, com el Garraf, com la zona de Sitges, on també hi tenim un problema enorme.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies. Abans de procedir a la resposta, jo li pregaré al compareixent que intenti anar-li donant resposta conforme vagin complementant les preguntes següents, perquè és que si no, nos n'anem de l'ordre del dia, si no els importa. Per tant, he de passar al torn del Partit Popular i té la paraula la diputada Eva Garcia.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor vicepresident. I moltes gràcies, senyor Vilaplana, director de l'Observatori del Georisc, per la seva exposició. Crec que ha sigut molt didàctica i ha fet una presentació amb moltes dades tècniques i objectives que han sigut molt interessants.

Jo vull començar, per tant, agraint-li aquesta seva compareixença, aquesta intervenció, perquè les aportacions que ha fet en relació amb una qüestió tan rellevant com és la vulnerabilitat del front marítim del Maresme i del futur, per tant, de l'R1

Fitxer 33CTH5

de rodalies.

Nosaltres compartim el diagnòstic que vostè feia en bona mesura. El litoral del Maresme, doncs, és un espai sotmès a una pressió constant, amb temporals i regressions de platges que vostè avui ens ha il·lustrat molt, molt bé. Ara, també creiem nosaltres que qualsevol decisió que impliqui una reordenació del territori, doncs, en aquest cas el possible trasllat de l'R1 cap a l'interior, doncs, ha de ser analitzada amb un rigor tècnic i també econòmic i amb un impacte social.

I, per tant, li volem fer algunes preguntes i volem començar per la darrera pregunta que li ha fet la portaveu d'Esquerra Republicana i que no ha tingut vostè ocasió de contestar i és amb relació a si tenen algun estudi comparatiu o algun estudi semblant al front del Garraf, perquè la situació de la via del tren, especialment al municipi de Sitges, doncs, és prou greu. I, per tant, volíem saber si vostès, com a observatori del Georisc, tenen algun estudi d'impacte fet també en aquest front marítim.

També volíem preguntar-li, des del punt de vista geològic i de risc, el nivell real d'urgència, perquè vostè ens ha fet una proposta. Ens deia de fer un túnel en aquest tram des del Masnou fins a Mataró i deia que això possiblement seria una obra que impactaria en quinze o vint anys. Però volíem conèixer, per tant, quin és el nivell real de la urgència, si estem davant d'una situació crítica a curt termini o parlem d'un escenari a mig, com a mínim, a mig termini.

També volíem saber els avantatges clars i quantificables que aportaria aquest trasllat. I sobretot, i ho dic per fer diverses preguntes i que vostè pugui contestar-les totes seguides. Ens deia, a altres portaveus, que no tenien estimacions aproximades del cost que això suposaria, que no tenien les dades, però no sé si potser tenen algun estudi o alguna estimació feta semblant, perquè clar, estar... Ens parla d'un túnel de prop de..., entre el Masnou i Mataró, aproximadament deuen ser divuit o vint quilòmetres. En aquests moments hi ha una obra similar d'aquestes característiques a Montcada i Reixac, amb el soterrament de l'R2, on s'està fent un túnel que no arriba ni als quatre quilòmetres. Crec que són 3,8 quilòmetres i és una obra que porta anys, que s'està, doncs, tramitant i que s'està executant i, per tant, en aquests moments fa dos anys que s'està produint aquest soterrament. Però per tant, volíem saber que aquest túnel que, doncs, vostè proposa en aquesta R1 al Maresme entre..., pràcticament de quasi vint quilòmetres, doncs quina estimació creuen vostès que podria tenir?

Perquè clar, una obra d'aquestes característiques amb un impacte tan gran en els municipis afectats, crec que hem de conèixer més o menys per on ens estem movent, perquè les aportacions que hauria de fer també en aquest cas el Ministeri, o sigui, el Govern d'Espanya, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments afectats, també voldríem saber vostès això de quina manera ho pensarien repercutir en les diferents administracions implicades.

Gràcies.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Gràcies per les preguntes. Intentaré ser ràpid. Al Garraf i a Sitges no hem treballat, no ho hem estudiat. No puc aportar-los cap informació sobre això. En el litoral tenim dos zones treballant: aquesta del Maresme i el Delta de l'Ebre.

El tema del túnel, de fet, seria un túnel que vindria des de Barcelona, no des del Masnou, sinó que el túnel ja sortiria de Barcelona, Badalona i enganxaria a Masnou, Alella fins a Mataró. No tenim estimacions econòmiques, i estem, jo diria que amb el grup de treball aquest que estem amb altres companys i amb altres col·legues d'altres professions –abans he parlat del Laboratori d'Enginyeria Marítima i de

l'Institut de Ciències del Mar del CSIC– és una de les coses que tenim damunt de la taula, però no m'atreveixo ara a posar, a fer públic cap dada perquè no estan a punt, no estan prou madures, diguéssim, no?

L'únic que sí que puc insistir és que, com ja he dit abans, tenim elements de comparació. Algú ens diu: És que fixeu-vos el que ha costat el quilòmetre de l'L9. Però hi insisteixo, l'L9 té quaranta-cinc estacions. Aquí estem parlant de dotze estacions. La L9 té més recorregut que aquest, una mica més, i la L9 va a vuitanta metres de fondària i passa per uns contextos geològics geotècnicament molt complicats, i tot això encareix. Aleshores, sense donar cap número, perquè no soc capaç, en aquest moment de donar números, segur que l'execució amb temps i amb costos seria assumible. Dir assumible és com no dir res, ja ho sé, però res a veure amb els costos que ha tingut –i aquests sí que els saben vostès– la línia 9, si volem comparar amb l'obra més recent.

El vicepresident

Gràcies. Passem al torn del grup parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello, quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, señor vicepresidente. Gracias al señor Villaplana por sus explicaciones. Me ha parecido muy interesante realmente. Sí, es un problema que, efectivamente, yo creo que más o menos todos conocemos y además lo ha escrito bastante bien. A este respecto pues me gustaría disponer de la presentación. Supongo que nos la hará llegar posteriormente.

Bien, ha descrito bien el problema, pero no tanto la solución que aporta, ¿no?, porque mis compañeros le han hecho algunas preguntas, de las que no hemos tenido grandes certezas, ¿no? La más importante es el precio. Esto tiene una pinta de costar unos cuantos miles de millones de euros. Es una cifra bastante importante, ¿no? Sin saber eso es difícil opinar. Es verdad que hay un problema, sí, pero la solución, ¡bah!

Ahora nos ha dicho que el túnel comenzaría en Barcelona y entiendo que acabaría en Mataró, ¿no? Una pregunta concreta: ¿Han calculado exactamente cuántos kilómetros son? Supongo que sí, ¿no?

Y para no repetirse con los compañeros que han intervenido antes que yo, yo le quería preguntar si han valorado alguna otra alternativa que pudiera ser más sencilla técnicamente, más rápida, porque nos ha hablado de quince o veinte años y claro, luego esto cuando está... Todos sabemos que cuando empieza una de estas, pues lo hemos visto con la línea que se ha mencionado, la línea de metro de Barcelona, la línea 9. Empezó por un horizonte temporal y, bueno, se ha multiplica por tres o por cuatro tanto el tiempo como el dinero, ¿no? Entonces, eso, una alternativa más sencilla, que se pueda hacer más rápido y que consuma menos recursos públicos.

Muchas gracias.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Moltes gràcies, senyor diputat. A veure el tema, diguéssim, econòmic, insisteixo, en el pla director, quan es parlava del pla director de 2010, es parlava de 2.000 milions d'euros l'any 2010. Era una aproximació que jo penso que no és –pensem, vaja– que no és realista i hem de pensar que això es dispara molt més, però no sé quan més, eh? És evident que després surten, com ha dit molt bé vostè, en l'obra pública de la línia 9 i a totes les obres públiques de l'estat espanyol, una cosa és l'estimació inicial i després la desviació pressupostària es dispara d'unes maneres gairebé inassumibles, no? Però això sí que ja no ens pertoca a nosaltres de considerar o de pensar.

El que està clar és que és una obra a mig-llarg termini, no a curt termini, a mig o llarg termini, que si haguéssim començat el 2010 –han passat setze anys, eh?– gairebé la tindríem. Gairebé la tindríem. Per això dic que hem fet tard o que estem fent tard. I bé és que poques coses perquè m'aniria reiterant i aniria repetint. Poques coses més em sembla que puc dir.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. Passem ara el torn del Grup Parlamentari dels Comuns. Té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Moltes gràcies, president. Tenim una línia de visió complicada. Primer donar-li les gràcies per la seva compareixença, evidentment, i perquè aquí és un debat que hem tingut jo crec que de forma més fragmentada en molts casos i que, per tant, avui que puguem centrar-nos i fer i reflexionar sobre el que ens planteja, doncs crec que ens ajuda o ens hauria d'ajudar a prendre decisions de cara al futur. Això vostè ho ha situat. No és una qüestió puntual de pegats, no és una qüestió, sinó que és una qüestió absolutament estructural.

Ens ajuntem amb dues coses, d'una banda, la situació d'emergència climàtica i el canvi climàtic que estem vivint i, per tant, és la obvietat i la fotografia d'aquest canvi climàtic és el que ens ha exposat respecte del Maresme, també respecte de la resta de Catalunya, de tot el litoral. Jo soc del Prat i, per exemple, el Delta del Llobregat, doncs, la regressió és importantíssima també al litoral o també s'ha dit les afectacions que té al Garraf, etcètera. I, per tant, és una qüestió que evidentment hem de plantejar i ja no com una solució de demà, sinó com una emergència amb què ens trobem actualment.

Deia això i, d'altra banda, unes infraestructures pensades no amb el territori amb el que hi són, sinó al contrari, és: Posem la infraestructura sigui com sigui el territori amb el què s'han d'assentar i siguin quines siguin les conseqüències que en el futur tindran, no? Per tant, jo crec que ens situem en aquest debat i amb aquesta reflexió de com pensem, d'una banda, les infraestructures del futur i, d'altra banda, doncs, què fem amb les que ja tenim? Com les adaptem a aquesta realitat, no?

Ha parlat sobre quins són els trams més vulnerables. Ens ha situat, però m'agradaria que ens fes una mica més de context sobre quins trams considera –parlo en el mentrestant– quins són els trams realment que necessiten de més urgència o més o que podríem considerar més vulnerables?

Sobre l'ajornament, etcètera, amb aquesta proposta dels murs que hi havia del ministeri també hem escoltat algunes propostes de fer viaducte en el mateix traçat i, per tant, construir un viaducte per sobre. No sé això com ho veuen, si és ciència-

ficció o seria una qüestió que podria tenir sentit en el mentrestant, no com a solució definitiva. Jo crec que compartim que aquesta solució definitiva passa probablement per un traçat per l'interior i segurament amb el que vostè planteja que les estacions estiguin centrades a les poblacions o que sigui a través d'aquest soterrament o d'aquesta línia soterrada, que vostè ja ha explicat molt bé que no seria amb tuneladora, o almenys no seria amb les dificultats que altres infraestructures que hem plantejat com la línia, com la L9.

També n'ha parlat, de la gestió dels sediments retinguts pels ports nàutics. I aquí m'agradaria que s'estengués una mica més sobre què és el que hauríem de reclamar a Ports sobre què és el que no està fent. I, en aquest sentit, quan es fa la regeneració de les platges, si la granulometria és important o no. Vostè, com a geòleg, diguéssim, si s'està fent ara una regeneració amb una granulometria de la sorra que segurament acaba enduent-se també els temporals i, per tant, si una granulometria superior tindria més consistència de cara a la regeneració de les platges.

I després també sobre l'espai públic i la renaturalització, que crec que, bé, ja ho ha dit també, i per tant, si en aquest sentit, doncs, el sistema dunar, etcètera, també podria ajudar que hi hagués menys regressió.

Són moltes preguntes i li deixo només tres minuts. Em sap greu, però moltes gràcies.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Gràcies. Sí, són moltes preguntes. A veure. Lo del viaducte em sembla que ja ho he contestat abans. El tren elevat no té cap sentit. Des del punt de vista «enginyeril» és que no es pot fer. És que no es pot fer. Això ho han dit els nostres col·legues de Camins de manera rotunda i clara.

Més punts vulnerables concrets? Doncs, la zona de Masnou Nord és absolutament vulnerable. Badalona, que és barcelonès, que no és Maresme, però és igual la natura no mira els límits administratius. Badalona Nord també és especialment vulnerable, és una zona crítica, amb Montgat i després entre Masnou i Vilassar. Entre Masnou i Vilassar, de Vilassar cap a Mataró són zones vulnerables des del punt de vista d'exposició al risc, de patir danys, un element precisament vulnerable. Aleshores aquests són punts on cal mirar de millorar el tipus de defensa que

actualment tenim. No posar, com diu alguns, no tots els d'Adif, no tots els del ministeri pensen en murs verticals. Alguns, sí. Penso que aquí podrien convèncer-los fàcil i ràpidament. Però bé, nous sistemes, diguéssim. En alguns llocs alguns companys del Col·legi de Camins i de la Politècnica parlen, s'apunten ja a la renaturalització i a mesures basades en la natura, a zones, diguéssim, on es poden regenerar algun sistema dunar, que serien petits. Però l'important sobretot és eixamplar, tenir espai i eixamplar platja.

Fitxer 33CTH6

Les dunes seran petites, no aconseguirem mai grans dunes aquí, però perquè hi hagin dunes també necessitem espai. Per tant, això és el que ens ho ha de facilitar, el treure aquest element rígid que, a la vegada, al posar-lo en aquesta situació, diguéssim, d'interior, optimitza la mobilitat de manera absoluta. I això ho diem, perquè hem consultat amb experts en mobilitat en aquest escenari.

Lluís Mijoler Martínez

Sobre els ports, els ports i la granulometria de la sorra.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Els ports, sí. No sé si tinc... Tinc quaranta segons. Els ports, és que si s'apliqués la Llei de Costes, el ministeri ha de vetllar perquè l'autoritat portuària d'aquests –i aquests Ports són competència de la Generalitat, em sembla, no són de l'Estat– que cada any es faci un transvasament i es fa amb excavadores i camions que van per l'interior i tornen a abocar a platges aigües avall que són deficitàries, que és la sorra natural que hi ha allà.

Quan es fan dragats i es fan importacions d'altres llocs, es mira que la granulometria sigui la mateixa. No interessa una granulometria gran, no interessa que hi hagin còdols. Això no ho fa més resistent. La dinàmica natural d'una platja amb aquesta granulometria i aquesta mineralogia que, de vegades, hi ha llocs que s'ha importat amb mineralogies diferents. Això són mineralogies silícies, que vol dir de granit, que és un gra molt resistent i molt dur. De vegades s'importen a algun lloc, no aquí, amb

sorra calcària i aquesta no té la resistència ni el comportament de la sorra granítica. Però es fa, això sí, que es fa. Això sí que es fa.

El vicepresident

Senyor Vilaplana, l'he de... Per seguir el mateix criteri amb tots els grups parlamentaris, com estic convençut que tindrà l'oportunitat de desenvolupar-ho, passaré la paraula al grup parlamentari de la CUP i té la paraula del diputat Dani Cornellà, quan vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, gràcies per la seva compareixença. Primer de tot, doncs, expressar que el nostre grup és evident que ens preocupa. Ja ho veiem, que hi ha una amenaça des de fa anys i diferents informes de la mateixa Generalitat ens ho han posat de relleu, la problemàtica de l'R1, però sí que creiem que, en tot cas, la decisió que s'hagi de prendre s'ha de fer amb el màxim possible de participació i de debat del territori, que considerem que ara mateix no és el cas.

De fet, nosaltres, per exemple, que és un tema que hem treballat, hem donat suport sempre a la Coordinadora Preservem el Maresme, que ha fet fins i tot jornades sobre aquest tema i que el que demana és la necessitat urgent d'obrir un espai interdisciplinari per parlar precisament sobre el futur d'aquesta R1 davant la regressió del litoral. Però un espai on hi participi absolutament tothom, és a dir, la Generalitat, el Ministeri, els departaments, l'ACA, els ajuntaments, la comunitat científica, els tècnics, les entitats, els sectors econòmics, etcètera. Absolutament tothom, perquè és una decisió molt important i complicada, com ha exposat, passar-la a l'interior. Per tant, pensem que, primer de tot, el que s'hauria de fer és aquest espai d'anàlisi i de valoració entre totes les parts i no pas posar una proposta concreta, que no diguem que no sigui aquesta, però que en tot cas, pel que suposa, doncs sí que s'hauria de parlar amb tots aquests sectors.

Després, per això se'ns fa difícil dir si aquesta solució és la bona o no és la bona, més que res per això, per aquesta falta de diàleg que hi ha a certes zones del país i, en concret, al Maresme, on tothom veu la problemàtica, però a l'hora no es fan aquests espais per poder buscar solució.

Després vostè ens parlava també dels ports, però nosaltres entenem que els ports també són un problema. És a dir, no només hi ha... La regressió en si també és conseqüència d'aquests ports. I a l'igual que hi ha infraestructures com la que estem parlant de l'R1, que es veuen afectades per la regressió, també hauríem de posar els ports en aquesta equació. Si traslladem... Si ens plantejem traslladar, doncs, la línia del tren, tampoc seria començar a parlar del paper que tenen els ports, és a dir, parlar una mica de totes les infraestructures que hi han a la costa.

Després, nosaltres hem vist que ja s'han fet algunes actuacions que m'agradaria veure si vostès les han valorat. Per exemple, el tram entre Mataró i Cabrera de Mar, on Adif va fer un reforç de les esculleres fa pocs anys. Aviam com vostès el valoren. Nosaltres entenem que està responent prou bé per la situació que vivim.

I després, el mentrestant, que vostè també en parlava, no haurien de ser tampoc actuacions improvisades, sinó que s'haurien de planificar correctament i de manera urgent, perquè entenem que no serien les definitives, però que potser si, de la manera com es plantegessin, s'hauria d'haver els anys que dura, mentre si hi ha aquest possible trasllat o no. És a dir, que alguna cosa s'ha de fer però que no s'ha d'anar responent a cada temporal o cada problemàtica que hi ha, sinó que hi ha d'haver una planificació, al nostre entendre molt més bona, entenent que si hi ha una alternativa és anys vista.

I també ens preocupa que algú aprofiti aquestes crisis constants que hi ha per demanar, per exemple, el soterrament en alguns traçats de la línia actual, que nosaltres això no ho defensaríem en cap dels casos, però que sí que ja se senten cants de sirena a vegades, entenent això, no?, que no sabem si aquesta línia actual ha de ser la que s'ha de treballar per mantenir o amb un consens generalitzat s'ha de treballar per passar-la a l'interior, però que en cap cas el que les actuacions que es facin a la línia actual han de ser amb una certa previsió, que durin uns quants anys, però que entenent que s'ha de prendre la decisió definitiva, sigui la que sigui, perquè si no ens podem trobar amb això, que alguns aprofitin l'escenari per demanar coses que valen molts més diners.

I després –això ja a tall d'anècdota– però clar, comparar amb la L9, doncs és que tot surt més barat que l'L9, perquè és una obra faraònica i caríssima. Vull dir que potser

hauríem de buscar altres exemples, perquè l'L9 és que..., no? Ho podem comparar amb qualsevol altre projecte i clar, tot, tot surt barato comparat amb aquesta línia.

Moltes gràcies.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Gràcies. També, diputat, m'ha fet moltes preguntes i segur que no tindrè temps de... L'escullera de Cabrera de Mar, sí és eficaç, és eficaç, però no genera platges, incrementa l'erosió. Des del punt de vista de protegir el tren és eficaç, però creiem que hi han altres sistemes, també estructurals d'usos, però altres tous basats en la natura que serien més eficaços o igual d'eficaços i s'han d'aprovar.

El consens amb el territori, absolutament d'acord. El que passa és que nosaltres, des del 2020, en aquests sis anys, hem parlat molt amb el territori, amb associacions, amb barris, amb el Consell Comarcal, etcètera, etcètera, hem parlat. Segur que hi ha molta més gent i s'ha de parlar més. El que passa és que hem participat en iniciatives que s'han fet de jornades del litoral a Mataró, a diferents llocs, però és que és que tenim pressa, eh? És que no podem esperar. És que si anem discutint i discutint, que és fantàstic, passaran setze anys més, com han passat des del 2010. Aleshores s'ha de trobar la manera i el consens i ser eficaços i ser eficients.

S'atura el... El soterrament pel traçat actual geotècnica i geològicament és factible, però des del punt de vista de mobilitat és una bestiesa, gastar-se els diners en això, en un mar que cada cop el tindrem més endintre i haurem de posar uns ponts per anar a les estacions per damunt del mar. No té cap sentit.

El vicepresident

Gràcies. Passem a l'últim grup parlamentari que dona suport al govern, grup del Partit Socialista Units per Avançar i té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio. Quan vulgui.

José Ignacio Aparicio Ciria

Moltes gràcies. L'estava sentint i m'ha vingut al cap «l'aigua viu a Mombasa», que això va dir el Farah a *Memòries d'Àfrica* quan... Els éssers humans intentem posar

barreres i impediments a la natura i, al final, la natura... Estava sentint tot el que estava dient del mar i m'ha vingut això.

Jo intentaré no parlar gaire, perquè ens interessa més sentir-lo a vostè, perquè hi ha compareixences que són bones i il·lustradores, que són interessants i altres útils. La seva em sembla que ho té tot. Des del nostre grup creiem que cal escoltar amb molta atenció les veus tècniques que alerten de determinades solucions, tot i que algunes també han servit en el passat durant molts anys per sostenir el servei o com està actualment. Potser el traspàs que tindrem ara també és una oportunitat per buscar unes noves vies.

Per això ens sembla especialment pertinent que avui, doncs, ens posi damunt la taula la necessitat d'una mirada de llarg termini sobre el front marítim del Maresme i altres espais d'aquí, Catalunya. I probablement durant massa temps el debat no s'ha abordat de manera molt... Massa fragmentada, no? D'una banda, la costa, d'una altra, la infraestructura ferroviària, per altra la seguretat, la planificació territorial.

Jo, em sorprèn també que aquest plantejament de fons, que em sembla molt interessant, doncs que la reconsideració d'aquest trasllat, que no s'hagi abordat amb més claredat o amb més anticipació quan realment fa anys ja que està sobre la taula.

A mi m'agradaria preguntar unes quantes coses. El nivell del mar puja, baixa el litoral o són les dues coses? Ara faig dos o tres preguntes perquè pugui vostè contestar. Les rieres, que no aporten sediments, hi ha alguna manera perquè no quedi atrapada en aquests suposo que trapes que tenim al passar pels municipis? I després, els murs d'escullera, si les esculleres es fessin més grans mar endins, també...? Afectaria de la mateixa manera o...? O no? O sí? Estic parlant no una escullera fins al nivell del mar, sinó bastants metres més enllà. Re, jo escoltar-lo i molt agraït de...

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Moltes gràcies. Moltes gràcies, diputat, per les preguntes. El nivell del mar puja. En el continent, diguéssim, no baixa, sinó que el que va pujant és el nivell del mar. I quan parlem d'inundació a curt termini, diguéssim, és que en els temporals el front d'onada, el límit mullat, cada cop arriba més amunt. Després del temporal torna, torna, encara que el nivell del mar vagi pujant, torna a baixar. El que ens preocupa,

sobretot a curt i mitjà termini, és aquest increment de l'onatge, que va lligat també a l'increment del nivell del mar, que a cada temporal arriba una mica més amunt i vol dir que fa mal més amunt, més a dintre del continent, més a dintre de terra ferma, per dir-ho així. Per tant, puja el nivell del mar. Puja la cresta de les onades i l'abast de les onades.

Els sediments de les rieres, això s'ha d'optimitzar i aquí hi ha de treballar l'ACA. Aquí hi ha de treballar l'ACA. Això és competència de l'ACA. I el que s'ha de fer perquè pugui mobilitzar-se les sorres, ho he comentat molt ràpid abans i potser no ha quedat prou clar, és intentar que les zones de estrangulament, quan hi ha ponts, guals o infraestructures que creuen les rieres que fan de trampa de sediment, que aquesta trampa de sediment desaparegui i que pugui baixar. I després aquest eixamplament de les desembocadures, que això necessita treure aquesta.... Fins que no traiem l'L1, l'R1, perdó, fins que no traiem rodalies d'allà no el podem eixamplar. Aquests són dos elements que...

I les esculleres, bé, dintre de les possibles noves actuacions de mesures defensives, això s'ha fet aquí davant de Barcelona. Es van posar unes esculleres paral·leles a certa distància de la platja. Se'm van posar dos o tres. Ja fa anys, d'això. Només en funciona una. No saben, els que treballen a la costa d'aquí són ciències del mar, col·legues que els conec bé del CSIC, i no acaben d'entendre com és que a pocs centenars de metres una escullera és efectiva i l'altra no és efectiva. És molt complex, eh?, la hidrodinàmica del litoral i d'aquest litoral.

Per tant, per això deia que potser el que ens fa falta és poder implementar algun estudi de proves pilot en alguns llocs concrets, que siguin especialment

Fitxer 33CTH7

complicats, perquè si no, no acabarem de..., abans de gastar diners, val la pena fer aquest experiment previ, no?, per canviar aquesta estratègia protectora en aquest moment.

José Ignacio Aparicio Ciria

Que bé ens ha sobrat temps i tot per continuar. Molt breument, aquí hi ha dues coses que cal tenir en compte. Una, estudiar tot aquest projecte que..., o la possible nova línia per una altra banda. I, clar, en el mentrestant, perquè estem parlant de molts anys, per això són molt importants totes les aportacions que ha fet, perquè moltes són en el mentrestant, que hem de trobar les solucions adients doncs perquè això aguantí. Per si alguna vegada ho traslladem, que jo penso que mirant molt, mirant..., tenint una mirada molt llunyana, està clar que en algun moment haurem de fer aquest canvi.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Sí, si em permet, i aquest, perquè sigui efectiu i protector aquest període de mentrestant, aquestes obres de defensa, quan fem un supòsit que ja traiem, que hem tret que s'ha acabat el túnel que tenim, que hem aprovat, que hem decidit, que hem trobat els diners per soterrar-lo i traiem, desmuntem aquesta R1, les defenses de l'R1, algunes les podem desmuntar i generar platja, però d'altres segurament les haurem de mantenir, perquè al darrere tenim línia de cases, eh? I... perdó, i potser mantenir i adequar. Vull dir que no s'ha acabat la protecció del litoral, amb el traspàs de l'R1.

El vicepresident

Bé, gràcies. Amb este últim torn de paraules, donem per acabada la compareixença. Vull agrair al senyor Vilaplana l'esforç de síntesi, que en soc conscient que ha fet, però l'ordre del dia ens obliga a mantenir un control dels temps i, evidentment, un repte tan important com és els efectes del canvi climàtic davant del litoral de tot el país, doncs, es mereixeria molt més temps. Li agraeixo.

I en un minut reprenem el següent punt de l'ordre del dia i acomiadem el compareixent.

Joan Manuel Vilaplana (director de l'Observatori del Georisc - Col·legi de Geòlegs i Geòlogues de Catalunya)

Moltes gràcies.

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

El vicepresident

Reprenem la comissió, si els sembla.

Proposta de resolució sobre la finalització del quart cinturó

250-00625/15

Passem al punt 16 de l'ordre del dia, proposta de resolució sobre la finalització del quart cinturó, presentada pel grup parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello. Quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, señor vicepresidente. La construcción del cuarto cinturón, también conocido como B-40, ha sido un proyecto largamente debatido en Cataluña y, especialmente, en el Vallés. Desde su ya lejana primera aparición, hace ya más de cincuenta años, ha continuado figurando en los diferentes planteamientos inversores que se han ido sucediendo a lo largo del tiempo.

Como todos sabemos, se trata de una autovía que busca conectar el territorio evitando el paso por Barcelona. Es una infraestructura de relevancia para Cataluña, pues conectaría las comarcas del Baix Llobregat, Vallès Occidental, Vallès Oriental y el Maresme, lugares donde se concentra gran parte de la población y de la actividad económica de Cataluña. Esta vía entendemos que es fundamental para el desarrollo económico de estas comarcas. Su función, la función de esta carretera es facilitar la conexión entre las poblaciones de las comarcas mencionadas, agilizando los desplazamientos entre municipios densamente poblados y con gran actividad industrial, como Terrassa, como Sabadell o como Granollers.

Asimismo, ayudaría a descongestionar las actuales vías y facilitar el tráfico de largo recorrido que atraviesa Cataluña. En el caso concreto de Sabadell, uno de los tramos más esperados es la llamada Ronda Norte, que ampliará unos kilómetros más el actual recorrido de la B-40 y permitirá un mejor acceso a este municipio. Esta prolongación del cuarto cinturón y el acceso a Sabadell ayudaría a descongestionar

varias vías de alta densidad en este municipio que van siempre colapsadas, ya que, además del transporte privado, también pasan muchos camiones y transportistas.

Dado que la competencia de esta infraestructura corresponde al Estado, pues es la Generalitat quien debe, entendemos, solicitar su ejecución lo antes posible, dada la importancia que tiene para mejorar la vida de los ciudadanos catalanes. Por ello, desde el Grupo Parlamentario de Vox en Cataluña, presentamos esta propuesta de resolución para, en primer lugar, ejecutar el proyecto de construcción de la Ronda Norte que conectaría Sabadell y Terrassa y ponerlo en servicio en el menor tiempo posible. Y, en segundo lugar, que el Gobierno de la Generalitat inste al Estado a construir de manera inmediata los tramos pendientes de la carretera B-40 y su puesta en servicio total con la mayor brevedad posible.

Muchas gracias.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Ara és el torn del Grup Parlamentari de Junts i té la paraula la diputada Sònia Martínez. Quan vulgui.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, vicepresident. Des de Junts per Catalunya, compartim plenament la preocupació per la mobilitat del Vallès. Seria difícil no fer-ho, perquè parlem de les comarques on es concentren una part molt significativa de la població i de l'activitat econòmica de Catalunya, i també on el col·lapse viari és una realitat quotidiana insuportable per a milers de ciutadans.

Ara bé, no podem donar suport a aquesta proposta i vull explicar els motius, perquè el nom sí que fa la cosa. El concepte de quart cinturó respon a una visió antiga de la mobilitat, una via de circumval·lació concebuda essencialment per connectar el centre i el sud de la península amb la frontera francesa, amb un impacte territorial molt elevat i una permeabilitat molt baixa per al territori que travessa. Una infraestructura pensada per al trànsit de pas i no per a la gent que viu i treballa al Vallès. La ronda nord del Vallès, en canvi, és un concepte diferent i un model diferent, una infraestructura que relliga el territori i que connecta polígons industrials, que descongestiona l'AP-7 i la B-30 i que permet segregar trànsits de manera

intel·ligent. Una proposta que genera consens precisament perquè respon a les necessitats reals de les persones que viuen a Terrassa, a Sabadell i als municipis del Vallès Oriental i del Maresme.

Per això, des de Junts per Catalunya treballem per la finalització de la Ronda Nord entre Terrassa i Sabadell, una reivindicació que recollim explícitament en el nostre programa i que defensem en aquesta cambra. No es tracta d'una qüestió semàntica. Són dos models completament diferents de país i nosaltres tenim clar el model que defensem, aquell que posa les persones i el territori al centre, no el que prioritza el trànsit de pas per sobre de la cohesió comarcal. Per tot això, Junts votarem en contra d'aquesta proposta.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara és el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Des d'Esquerra, i ho hem dit manta vegades, no creiem en aquest quart cinturó, B-40 o diguem-li com vulguem. El nostre model de mobilitat aposta per una mobilitat sostenible, per l'impuls del transport públic i per alternatives al vehicle privat, més que per ampliacions de grans infraestructures viàries. I sí, millores de mobilitat allà on resolguin colls d'ampolla i seguretat viària, però especialment prioritat al transport públic i a solucions de menor impacte quan existeixin les alternatives. I en això, el pla estratègic de mobilitat del Vallès, que es va presentar en aquesta mateixa comissió a finals de l'any passat, ens dona la raó.

En el resultat del pla, específicament ens diu que els desplaçaments en vehicle privat gairebé no havien crescut, però és evident que l'objectiu d'aquell pla era que es reduïssin. I som molt lluny encara d'assolir l'objectiu de transport públic, sobretot en els moviments interns del Vallès. Per tant,

Fitxer 33CTH8

per què hem de fer noves infraestructures viàries? Per què continuem tenint com a prioritat fer una via d'alta capacitat com la ronda nord si els objectius són reforçar el transport públic i reduir el transport en vehicle privat? Nosaltres entenem que cal prioritzar i accelerar els carrils bus ràpid al Vallès que es van trobar que estaven iniciats en l'anterior govern. Que cal incrementar el transport públic per carretera per reduir els trajectes obligats en vehicle privat. Que cal apostar per generar nova oferta ferroviària a partir de la interconnexió de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i rodalies. Que, per cert, també hi havia, fruit d'un acord d'ERC i el PSC, el PSOE en aquest cas, aquesta interconnexió de les línies R4 i R8 per fer possible noves rutes que connectin el Vallès.

En definitiva, molt més transport públic que tregui cotxes de la carretera i que ens permetin un transport diari i una mobilitat digna per a tots els ciutadans del país.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Eva Garcia.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor vicepresident. Bé, el Partit Popular fa dècades que defensem la construcció, la necessitat de construir aquest quart cinturó, aquesta B-40. Per tant, benvinguts siguin els diputats de VOX, també en aquestes demandes. Sense anar més lluny, el passat ple el meu company Pere Lluís Huguet va presentar una moció en aquest sentit i, per tant, des del Partit Popular fa molt de temps que demanem, doncs, connectar aquestes comarques més dinàmiques de Catalunya i generar activitat econòmica sense haver de passar per la ciutat de Barcelona.

Aquesta B-40 no és cap caprici. És una infraestructura estratègica per Terrassa, Sabadell, Granollers, Baix Llobregat i també pel Maresme. Nosaltres votarem a favor d'aquesta proposta de resolució, però sí que li hem de dir al diputat Bello que la seva proposta està molt poc treballada. De fet, demanen, doncs, redactar, executar, construir de manera immediata però sense cap detall tècnic, sense cap calendari realista i sense tampoc fer cap referència als estudis que hi ha en marxa, perquè, de

fet, hi ha un acord. El problema és que el Govern d'Espanya va molt lent en la resolució d'aquest acord.

Per tant, crec que..., creiem que el debat ha de ser rigorós i, per tant, hem de parlar d'exactament quin procés es troba, en quin moment es troba cadascuna d'aquestes fases de la construcció d'aquesta B-40, perquè els trams ja en servei entre Abrera i Terrassa, doncs la demanda existeix i està demostrada, però la ronda nord Sabadell-Terrassa-Castellar, d'uns 7,5 quilòmetres, doncs és un traçat que ja ha estat aprovat pel Govern d'Espanya. El problema és el retard que porta el Govern d'Espanya, que no, doncs no executa aquells acords que té signats. Per tant, els trams restants fins a Granollers continuen, malauradament encara en fase d'estudi alternatiu, d'estudi, perdó, d'estudi informatiu.

Nosaltres votarem a favor perquè creiem, com deia, en la B-40, però exigim al Govern d'Espanya i a la Generalitat que accelerin els tràmits pendents, que compleixin els acords i els terminis anunciats i que treballin amb rigor tècnic i diàleg territorial. Per tant, ho repeteixo, des del Partit Popular fa molt de temps, fa molts anys que demanem urgentment la construcció d'aquest quart cinturó, d'aquesta B-40, doncs, hi votarem a favor, tot i reconeixent que aquesta proposta de VOX està molt poc treballada, és molt poc seriosa i, per tant, calia més rigor i més serietat en el seu redactat.

El vicepresident

Gràcies, diputada. És el torn del Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Per anunciar que votarem en contra. No pot ser d'una altra manera. És a dir, primer en virtut del pacte antifeixista, no creiem que qualsevol proposta de Vox tingui cap intenció de millorar el país, sinó, ans al contrari, de debilitar les nostres institucions.

I després, una advertència. Hi ha una màxima jurídica que diu que les coses són el que són i no el que les parts diuen que són i, per tant, li podem dir ronda, li podem dir cinturó, li podem dir com vulguem, però al final és el mateix traçat. És un model

desarrollista d'afavorir els transports en vehicle privat i és un model del passat, com deia, i que, per tant, faria aquesta advertència. Mirin bé de la mà de qui van quan fan segons quines propostes i quan estan a favor d'aquest tipus d'infraestructures.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. És el torn del grup parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular. Té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, només per anunciar que hi votarem en contra.

El vicepresident

Gràcies, diputat. No havent-hi cap diputada del Grup Mixt, ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista Units per Avançar. Té la paraula la diputada Eva Candela. Quan vulgui.

Eva Candela López

Moltes gràcies, president. Bé, coincideixo amb la diputada del PP que aquesta proposta del grup de VOX està poc treballada. Poc treballada i avui ho hem vist perquè s'ha limitat a llegir l'exposició de motius que tenen a la proposta, que ja està entrada de fa temps. L'ha llegida gairebé tal qual, quan hi ha d'altres coses que han passat i ho explicàvem en el darrer ple, en la moció que va presentar el Partit Popular i que va defensar el diputat Huguet.

I és que ja hi ha un conveni signat amb el Govern d'Espanya, perquè el Govern de la Generalitat redacti els estudis i projectes i hi hagi el finançament i l'execució de les obres de la ronda nord dels sistemes urbans de Terrassa, Sabadell i Castellar del Vallès. Ja s'ha licitat l'estudi d'impacte ambiental. Ja s'ha licitat l'estudi de mobilitat i l'estudi d'integració territorial i paisatgística, però segurament no és casualitat tampoc que el grup de VOX ho expressi de la manera que ho expressa, dient que la Generalitat demani que el Govern d'Espanya executi. I com li deia en el Ple al diputat del PP, segurament VOX li passaria el mateix. No acceptarien que fos

el Govern de Catalunya qui acceptés portar a terme, des de la proximitat, una infraestructura d'aquestes característiques.

Per tant, una proposta molt poc treballada però aquest no és el motiu tampoc pel qual el nostre grup votarem en contra, estant a favor com estem d'una infraestructura com aquesta, important per Catalunya. No hi donarem suport, com fem amb totes les propostes presentades per l'extrema dreta, presentades per Vox. Votarem en contra.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Candela. No havent-hi esmenes, procedim a la votació. Entenc que es poden votar els dos punts al mateix moment, per tant.

Vots en contra?

El Partit Socialista, la CUP, Comuns i Esquerra Republicana, Junts per Catalunya.

Abstencions?

Vots a favor?

De Vox i del Partit Popular.

Per tant, quedaria rebutjat per 12 vots en contra i 3 a favor.

Proposta de resolució sobre les pantalles acústiques d'Adif a Roda de Berà

250-00677/15

Passem al següent punt de l'ordre del dia, el punt 17, proposta de resolució sobre les pantalles acústiques d'Adif de Roda de Berà, presentada pel Partit Popular i té la paraula –li donem la benvinguda a la comissió– el diputat Pere Lluís Huguet. Quan vulga.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltíssimes gràcies, vicepresident. I des del Partit Popular presentem una proposta de resolució per principalment paralitzar les obres dels murs acústics que s'estan

fent a Roda de Berà. Mirin, quan les coses es fan sense consens, sense parlar amb el territori, quan es fan sense tenir en compte els propis municipis, es produeixen situacions com aquesta.

Ens trobem en què, a Roda de Berà, després de les obres del túnel, que van comportar la suspensió del trànsit ferroviari per la línia de la costa, Adif ha implantat un sistema de murs acústics. Lògicament, teòricament és per benefici dels ciutadans, però escolti'm, vull dir, jo crec que el més gràfic és que ho veiem. (*L'orador mostra una fotografia a la cambra.*) Això és el que al centre, al centre de Roda de Berà, del barri marítim i residencial de Roda de Berà, penso que ningú voldria el seu municipi que facin un mur de vuit metres! Lògicament, això no és cap possibilitat, ni tan sols, a més, servirà perquè els veïns presenten com a molèsties. Per què? Perquè el que tenen són les vibracions dels mercaderies que passen per les nits i les vibracions, aquests murs no les eviten. (*L'orador mostra una fotografia a la cambra.*) I això no només està als carrers, sinó que hi ha veïns que això –i he estat a casa seva– això surten a la terrassa i es troben això. Es troben això.

Per tant, des del Partit Popular, el primer que volem és que es suspenguin els treballs per la implementació d'aquest mur acústic i seguidament que es faci un nou projecte. Un nou projecte, perquè diuen que és l'únic sostenible que té això és que és de color verd. És l'únic sostenible perquè penso que un mur de vuit metres no és res sostenible. Llavors el que volem és que es faci un nou projecte que, efectivament, es faci un sistema per amortir els sorolls dels veïns, però que sigui sostenible i transparent, que permeti el conuiu la via, com ha passat els últims cent anys en el municipi.

Per tant, creiem que el primer que s'ha de parar i després obrir un diàleg, obrir un diàleg entre les parts, entre el municipi, entre els ciutadans de Roda de Barberà que es veuen afectats. Obrir un diàleg entre aquestes parts que, en aquests moments, no hi ha hagut. Ho ha intentat les associacions de veïns, ho ha intentat el municipi i no hi ha hagut cap diàleg amb Adif per evitar que es faci això.

Per tant, des del Partit Popular sol·licitem el seu vot a favor d'aquesta proposta de resolució per evitar els danys als veïns de Roda de Berà.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Huguet. Ara és el torn del Partit Socialista i Units per Avançar, que ha presentat esmenes i té la paraula el diputat i secretari d'esta comissió, Francesc Jesús Becerra.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Gràcies, vicepresident. Des del grup socialista volem començar reconeixent la preocupació legítima dels veïns i veïnes de Roda de Berà davant la instal·lació de les pantalles acústiques d'Adif. Ningú pot ignorar l'impacte visual que aquestes estructures han pogut generar en determinats punts, ni tampoc el malestar que ha pogut provocar en alguns veïns. Són fets que el Govern ha conegut i que ja està treballant per reconduir.

Ara bé, també hem de ser rigorosos i el text que avui presenta el grup popular planteja tres punts que, tot i ser benintencionats –o això creiem–, parteixen d'una premissa que no s'ajusta al funcionament real de les administracions públiques ni al marc competencial existent. El Govern de la Generalitat, com bé sap, no pot ordenar la suspensió immediata d'una obra d'Adif ni pot imposar unilateralment un nou projecte. Tampoc no pot substituir els procediments tècnics i ambientals que corresponen a l'Estat, i el que sí que pot fer, que és el que està fent, és exigir diàleg, transparència i revisió tècnica quan calgui.

Per això, hem presentat una esmena que sintetitza i ordena el que és realment possible i útil. L'impossible no es pot fer. Lo possible sí que es pot fer i, per això, a l'esmena li demanàvem introduir que «demanar a Adif que obri un període de diàleg amb l'Ajuntament i amb els afectats per tal d'estudiar possibles millores al projecte». Aquesta formulació no és només més realista, sinó que és més eficaç, perquè el que necessita Roda de Berà no és un gest simbòlic, sinó una solució viable.

I la solucions viables passen per assegurar que Adif escolta el territori, que això és el que es demana amb l'esmena, garantir que l'Ajuntament participa en la revisió tècnica, que això és el que es demana a l'esmena, i incorporar la veu dels veïns i veïnes, que això és el que demana l'esmena. Llavors amb aquests tres hàndicaps creiem que l'esmena cobria tots els fronts i la línia que s'hauria de perseguir. A més, el Govern ja ha traslladat la necessitat de revisar criteris d'alçada, coherència tècnica

i integració paisatgística. I ho ha fet des del diàleg institucional, que és l'única via que permet obtenir resultats reals i no des del confrontament o des de fer propostes que pugui el Parlament confrontar amb acords o propostes de resolucions que van en un sentit que no va en un sentit de diàleg.

Per això, des del Partit Socialista de Catalunya Units per Avançar, defensem que la nostra esmena no rebaixa res, ordena, concreta, fa possible allò que el text original planteja de manera inassumible i el proposem que és un mandat clar que Adif s'assegui amb el territori i revisi el projecte amb criteris de professionalitat, sostenibilitat i respecte al paisatge.

En definitiva, el que fem és defensar els interessos de Roda de Berà amb responsabilitat i amb eficàcia. I ho fem donant suport al Govern en una línia d'actuació que ja està en marxa: diàleg, revisió tècnica i millora del projecte.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Becerra. És el torn del Grup Parlamentari de Junts i té la paraula la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Des de Junts ens oposem a les pantalles acústiques que Adif vol instal·lar a Roda de Berà. Per tant, votarem a favor d'aquesta proposta. I ho fem sobretot per dos motius. El primer és perquè les pantalles acústiques no solucionen el problema del soroll i el segon és que aquesta decisió no ha tingut en compte ajuntaments, ni alcaldes, ni els veïns. Per tant, es pretén executar un projecte sense diàleg ni criteris d'integració ni criteris tècnics.

Insistim, i això passa quan les decisions s'imposen i es prenen a sis-cents quilòmetres. Passa amb la planificació ferroviària, passa amb el manteniment de les infraestructures i passa també amb actuacions tan localitzades com aquestes. I massa sovint també passa quan aquestes decisions es validen en un despatx de Barcelona sense escoltar qui després n'ha de gestionar les conseqüències, que són els alcaldes i els ajuntaments afectats. I el resultat és el que estem debatent avui: pantalles de fins a vuit metres, com ha ensenyat el diputat del Partit Popular, que no

només no resolen bé el problema del soroll, sinó que generen un impacte paisatgístic i urbà absolutament inacceptable.

Ara bé, també considerem que aquesta proposta és necessària, però és insuficient. Compartim que cal suspendre de manera immediata la instal·lació de noves pantalles acústiques a Roda de Berà, però cal plantejar alternatives tècniques i eficients. I per això el Grup Parlamentari de Junts defensem, primer, abandonar les grans pantalles opaques com a solució general, Generen efecte mur, fragmenten el municipi i degraden el paisatge. Segon, apostar per alternatives tècniques més eficients, integrades,

Fitxer 33CTH9

que redueixin el soroll sense trencar l'entorn. Tercer, actuar sobre l'origen del problema, millorar del material ferroviari, manteniment de la infraestructura i gestió del trànsit. Sense això, les pantalles només seran un pedaç. Quart, garantir una avaluació ambiental rigorosa i, sobretot, la participació real dels ajuntaments i dels alcaldes en totes les fases del projecte. I, finalment, abordar el problema de fons, la saturació del Corredor Mediterrani i el pas de mercaderies per zones poblades, que exigeix una planificació estructural i alternatives reals.

En definitiva, des del Grup Parlamentari de Junts compartim l'objectiu de la proposta i esperem que s'aprovi i si passa, que es compleixi el mandat parlamentari. Per tant, demanem al partit Socialista que es posi al costat dels interessos dels catalans i que facin pressió a qui calgui perquè aquestes pantalles puguin desaparèixer i es puguin proposar altres alternatives.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Ortiz. És el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Avui s'aborda una qüestió que, més enllà del que puguem pensar que és una qüestió tècnica, entenem directament que és una qüestió d'un impacte directe i profund en la qualitat de vida de les persones directament. Tenir pantalles de vuit metres davant de casa és evident que impacta en la vida i en el teu dia a dia, com són aquestes pantalles que s'han instal·lat per preveure acústicament el soroll a Roda de Berà.

És evident que ningú discuteix la necessitat de reduir la contaminació acústica derivada del pas dels trens. I aquí deixi'm fer un incís. Un debat de fons seria..., és: Què fan passar trens de mercaderies enorme pel mig de poblacions de mig Catalunya, especialment la costa? Amb problemes de soroll, no respectant la normativa de decibels i, fins i tot, amb mercaderies perilloses. Per tant, jo crec que aquí, insisteixo, faig un incís perquè no va d'això la proposta de resolució, però crec que és el debat que hauríem de fer.

En tot cas, i tornant al tema. Ningú discuteix la necessitat que ja que passen, doncs, cal reduir la contaminació acústica derivada del pas d'aquests trens. Ara, és evident que és una obligació de les administracions públiques protegir la salut i el benestar de la ciutadania, però aquesta obligació no es pot fer de qualsevol manera ni a qualsevol preu. El que ha passat a Roda de Barà és un exemple clar de com una actuació pensada per resoldre un problema pot acabar generant-ne de nous i igualment greus. Parlem, com deia bé el diputat, proposant de pantalles de fins a vuit metres d'alçada, opaques, amb un impacte visual important en els habitatges del municipi, a més d'un impacte paisatgístic en un municipi que té un component important turístic.

I no és una qüestió d'estètica, és una qüestió de drets. Els veïns i veïnes han expressat un rebuig ampli i sostingut. S'han organitzat, han protestat i han denunciat la manca de participació en un projecte que afecta directament al seu entorn quotidià, i tenen tota la raó. Aquesta proposta de resolució planteja dubtes sobre el compliment normatiu de l'actuació, bàsicament en el que fa referència a la manca d'avaluació prèvia i de participació pública. I si tot això no s'ha fet com no s'ha fet, no només estem davant d'una decisió tècnica qüestionada, sinó que podem estar davant d'un incompliment normatiu que, per tant, cal aturar immediatament.

A més a més, com bé deien, l'eficàcia d'aquestes pantalles, més enllà d'aquest impacte tan bèstia visualment, és molt minso. Continuen havent-hi les molèsties de soroll i, per tant, si tu tens un impacte visual bestial i a l'hora de la veritat no t'està solucionant un sistema de soroll. Per tant, des d'Esquerra Republicana compartim la problemàtica que exposa el grup parlamentari del PP i evidentment votarem a favor, perquè entenem que és una proposta raonable, perquè és necessari aturar les noves instal·lacions, revisar el projecte amb criteris tècnics rigorosos i amb una participació real dels veïns i les veïnes i de l'Ajuntament en aquest cas, i explorar alternatives més integrades com pantalles transparents, solucions vegetals o actuacions en origen. I, en tot cas, insisteixo, plantejar-se el problema de fons és: Què fan passar trens de mercaderies pel mig de poblacions amb els problemes que això genera de convivència?

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. Ara és el torn de grup parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente. Tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. És el torn del Grup Parlamentari dels Comuns. Té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, des dels Comuns volem expressar també la nostra preocupació per aquesta situació que es genera a Roda de Berà arran d'aquestes instal·lacions de pantalles acústiques. Entenem, per tant, i compartim la necessitat de reduir la contaminació acústica per una banda, la que pateix el veïnat, especialment en aquells municipis que venen travessats per infraestructures ferroviàries i que fan una convivència difícil també, com ja s'ha dit, amb el pas dels trens de mercaderies.

Ara bé, aquesta necessitat de reduir aquesta contaminació acústica, doncs, no justifica una actuació que, pel que s'ha denunciat per veïns i veïnes, té aquest

impacte visual i paisatgístic molt sever, afecta habitatges, degrada l'entorn urbà i, en definitiva, genera un malestar social evident, com s'ha posat de manifest. Aquesta transició que el país necessita cap a una mobilitat més sostenible passa, evidentment, per reforçar el ferrocarril, sí, però sempre amb criteris de justícia ambiental, de qualitat urbana i de respecte als municipis afectats. No és acceptable que una infraestructura pública imposi aquestes..., unes solucions com aquestes, tan agressives i, sobretot, com es diu a la proposta de resolució, sense prou transparència, sense consens previ amb l'Ajuntament i sense una participació real de la ciutadania.

Per això, nosaltres també considerem necessària reclamar aquesta revisió immediata del projecte, paraitzar qualsevol nova instal·lació mentre no s'aclareixin els criteris tècnics emprats i mentre no s'avaluïn alternatives més adequades. Cal prioritzar solucions que el que facin és compatibilitzar aquesta reducció del soroll amb una millor integració paisatgística, com ara, com s'ha dit, també amb pantalles menys invasives, materials transparents allà on sigui viable, barreres vegetals o, en definitiva, mesures que redueixin el soroll en origen i no com a mur.

També és important analitzar si la situació s'ha ajustat plenament a la normativa de paisatge i de participació, perquè les administracions i empreses públiques han de ser especialment exemplars en el compliment d'aquests principis. En definitiva, els Comuns podem compartir l'esperit de la proposta en allò que reclama més participació, més rigor tècnic i més sensibilitat urbana i paisatgística, i defensem una solució dialogada, proporcionada i que, sobretot, sigui útil, que protegeixi el dret al descans dels veïns sense que substitueixi..., substituïm un problema per un altre que encara acaba essent més lesiu per al municipi.

Gràcies. Votarem a favor.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Ara és el torn del grup parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular. Té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bé, primer de tot anunciar que nosaltres votarem que sí a tots els punts que ens presenten, doncs, sobre les problemàtiques d'aquestes pantalles acústiques que col·loca Adif a Roda de Berà. De fet, el tema és que la manera de fer que té Adif, malauradament, ara però també quan governava el PP a l'Estat espanyol –vull dir que està bé que ho diguin ara, però és que això ha passat sempre– doncs la seva manera de fer i d'actuar és sense interlocutar amb els ajuntaments ni amb ningú del territori. Senzillament actua. I això passava abans i passa ara.

I tot i que el propòsit de l'actuació, doncs, pugui ser positiu, perquè entenem que ho fan, doncs, per reduir l'impacte acústic dels trens, és evident que ho han de fer d'una altra manera i que han de demanar un cert o han de buscar un cert consens amb els ajuntaments i amb el territori, amb les persones afectades, i no actuar d'aquesta manera unilateral que ens tenen acostumats a fer. De fet, això fins i tot a vegades provoca de manera, per nosaltres, desgraciadament, que el resultat d'aquesta mala manera de fer, d'aquest mal comportament d'Adif acaba que molts ajuntaments acabin dient: Bé, doncs el millor és que ens soterrin el tren pel nostre municipi, per fer desaparèixer així el tren i les problemàtiques que Adif afronta sense interlocució.

Segurament, si Adif actués sempre d'una altra manera, no ens trobaríem constantment amb aquestes problemàtiques que avui presenten, ni amb el fet de que els ajuntaments després demanin solucions caríssimes i que, en cap cas, milloren el servei ni que solucionen els problemes. Si es fes sempre treballant de manera col·laborativa i amb cert consens entre totes les parts, no arribaríem a aquesta situació.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. No havent cap diputada del Grup Mixt, té ara un minut el diputat proposant per pronunciar-se sobre les esmenes.

Pere Lluís Huguet Tous

Moltes gràcies, vicepresident. Agrair la presentació de l'esmena del grup del partit Socialista, però malauradament no se la podem acceptar. Miri, la conseqüència del diàleg que vostès reclamen ha sigut això. *(L'orador mostra una fotografia a la*

cambrà.) Aquesta és la conseqüència del diàleg. No ha volgut parlar Adif ni amb els veïns ni amb el propi Ajuntament. Per tant, creiem que el que ens demanen és descafeïnar una cosa fonamental. Primer, per parar les obres, que és el primer que tenim que fer. I escolti'm, miri, des del Partit Popular li diria que som extraordinàriament respectuosos amb el principi de legalitat. Nosaltres sabem el que és el principi de legalitat.

Potser, escolti, m'està dient que nosaltres a la moció no té competències la Generalitat. Escolti'm, si s'ho ha llegit, diu: «Reclamar a Adif la suspensió que el Govern...» Clar, té competències el Govern de la Generalitat per reclamar a Adif que pari les obres. Faltaria més! Perquè és que, a més, és el mateix que diu vostè amb la seva esmena. Vostè diu: «Demandar a Adif que obri un període de diàleg». És el mateix. És que no pot... Tampoc podria, si apliquem el mateix criteri. Per tant, mirin, no podem demanar, perquè creiem que és necessari primer aturar les obres i, després, seure i parlar. Si hagués sigut d'addició, li podria acceptar. Però si és de substitució, no li podem acceptar aquesta esmena.

Moltíssimes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Huguet. Per tant, entenc que podem votar els tres punts de la proposta de resolució conjuntament?

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

De la CUP, dels Comuns, d'Esquerra Republicana, de VOX, del Partit Popular i Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat amb 10 vots a favor i 5 abstencions.

Proposta de resolució sobre la mobilitat sostenible a Parets del Vallès durant el tall ferroviari de la línia R3 de Rodalies

250-00681/15

Passem al següent punt de l'ordre del dia, punt 18, proposta de resolució sobre la mobilitat sostenible a Parets del Vallès durant el tall ferroviari de la línia R3 de Rodalies, presentat pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula, per a defensar-lo, la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Els tempos d'aquesta Comissió de Territori fa que sovint les propostes de resolució que veiem que s'acaben quedant desactualitzades. En aquest cas, però, ha passat tant de temps i sobretot la política de Renfe i del Govern és tant erràtica que hi ha hagut punts que en algun moment estaven obsolets i que ara tornen a ser necessari.

L'origen d'aquesta proposta de resolució neix d'un error, una omisió, on segurament el mateix Ajuntament de Parets hi té alguna part que no va observar que amb la reformulació dels horaris de busos interurbans que hi va haver el passat 2024 deixava una part substancial del municipi sense connexió d'autobús amb Barcelona. Tal com els expliquem, en la proposta de resolució, Parets del Vallès és un municipi essencialment allargat entre dos punts. A una banda, l'estació de futbol, on paren els busos interurbans de la línia E7 i de l'altra banda, l'estació de rodalies. Abans del 2024, per Parets hi passaven la línia E7, la 320 i la 330. La modificació va comportar l'increment de les freqüències de l'E7, que només té una parada a l'inici del poble, i va deixar sense connexió en bus la resta del municipi, especialment el barri de l'Eixample més Parets, el més densament poblat amb 10.877 habitants.

Davant d'aquesta situació, el Departament de Territori va impulsar l'E26, que connecta Parets amb Barcelona passant per Mollet, però només opera de dilluns a divendres amb nou expedicions al dia. L'E26, tal com està concebut avui en dia, pot alleugerir la situació, però és clar que per convertir-se en una alternativa real cal dimensionar-lo i augmentar les freqüències. Aquesta situació s'agreuja, evidentment, amb el tall de l'R3, ja que en aquest context, els busos interurbans són l'única alternativa pública de mobilitat fins, com a mínim, el gener del 2027, i si tot va bé.

Evidentment el pla alternatiu de transport de Rodalies fa poc per resoldre aquesta situació. Dels municipis afectats, Parets és l'únic que no disposa d'una altra línia de rodalies al municipi, com sí ho fan Granollers o Mollet i que no disposa d'un bus directe a Barcelona com la Garriga, per exemple. Per aquest motiu els demanem de dividir la línia de bus directe Centelles-Parets en dues. Ara bé, aquesta línia no va sobreviure a la retallada unilateral del pla alternatiu que va fer Renfe i Adif i tampoc va ser recuperada amb les conseqüents reformulacions, fins a tres que hi ha hagut, del pla alternatiu. Així que mantenim la nostra demanda de millorar el pla alternatiu amb una línia directa que comuniqui Parets amb Barcelona.

També els hi direm, ja ens perdonaran, que hem perdut la confiança en aquests plans alternatius de Rodalies que es demostren ineficients arreu del territori. I no som els únics, perquè un mes després del tall de l'R3, els usuaris havien disminuït en un vint per cent. Per aquest motiu, més enllà dels plans de rodalia, considerem que és imprescindible reforçar la xarxa d'autobusos interurbans, en concret doblar les freqüències de l'E26 i reforçar l'Express E7, dues accions que, de fet, el Govern ha impulsat durant el mes de març, però que sorprenentment han desaparegut amb un criteri que diu «per obres» i del que no se sap si s'ha de recuperar o no. Això no resol el problema estructural causat pel canvi de freqüències del 2024 ni el temporal arran del tall de l'R3.

Finalment, fem un últim punt,

Fitxer 33CTH10

una última petició en aquesta proposta de resolució i és que com que Adif, quan fa obres, quan s'hi posa, doncs intenta, acostuma a tirar per grans projectes faraònics, aprofitant que feien aquestes obres de desdoblament, van enderrocar l'estació del 86, que conservava l'estil de les estacions de fa més d'un segle i incloent-hi..., va desaparèixer el seu títol original i s'aprofita per construir una nova macroestació, que ningú havia demanat i que, a més a més, a diferència d'altres...

El vicepresident

Ha d'anar acabant, diputada.

Lluïsa Llop Fernández

Mig segon, president. I que, a més a més, a diferència d'altres estacions, l'Ajuntament ha de pagar amb 2,2 milions d'euros. Per aquest motiu, també els demanem que Adif assumeixi aquesta aventura que ell sola ha emprès.

Gràcies, president.

El vicepresident

Gràcies, diputada. El partit Socialista i Units per Avançar ha presentat esmenes i és el torn de la diputada Conchi Jiménez.

Conchi Jiménez Cruz

Sí, moltes gràcies. Des del nostre grup, volem començar reconeixent que la proposta parteix d'una preocupació legítima i evidentment que compartim el fons. L'afectació que el tall ferroviari de l'R3 té sobre la mobilitat de Parets i la resta de municipis també que estaven afectats arrel de les obres són el desdoblament..., són sobre els desplaçaments quotidians dels veïns i veïnes del municipi. Perdó. Que té... L'afectació que el tall ferroviari de l'R3 té sobre la mobilitat de Parets i especialment sobre els desplaçaments quotidians dels veïns i veïnes del municipi.

És evident que una actuació d'aquestes característiques obliga a prestar una atenció especial al funcionament del transport alternatiu i a la seva capacitat per absorbir la demanda en condicions adequades. Compartim, per tant, la necessitat de fer un seguiment acurat de l'impacte d'aquest tall sobre la mobilitat local i supramunicipal. Ara bé, entenem que la resposta més adequada, des del punt de vista de la planificació i de la gestió del servei, ha de basar-se en l'avaluació continuada, de l'evolució del pla alternatiu de transport i en la capacitat d'adaptar-hi, si s'escau, les mesures complementàries que siguin necessàries. I això és el que s'està fent en les comissions que s'estan portant de seguiment.

Aquest és precisament el plantejament que està adoptant el Departament, un seguiment permanent del desplaçament..., del desplegament del pla alternatiu, de les possibles incidències de la mobilitat i de l'adequació dels serveis previstos, per tal de valorar en cada moment si cal introduir ajustos o reforços addicionals. Creiem que aquesta és la manera més responsable de procedir, perquè permet actuar sobre

dades reals de demanda, d'ocupació i de funcionalitat, funcionament efectiu del servei.

En aquest sentit, considerem que algunes de les mesures concretes que incorpora la proposta, com ara determinats reforços o modificacions estructurals de línies, s'han de fer amb una base prèvia d'anàlisi i seguiment que per això tenen les comissions i les converses. El que correspon, per tant, és mantenir una actitud de màxima vigilància operativa i capacitat de resposta per part del Govern.

Respecte al punt 5 de la proposta de resolució, pel que fa a la qüestió del finançament de les obres vinculades a l'estació, també convé recordar que existeix un marc conveniat entre les administracions implicades. Un conveni a tres parts, Generalitat, Adif i Ajuntament, en el que en el seu moment ja es van fixar les responsabilitats corresponents a cadascú. I, per tant, cal abordar aquesta qüestió des del respecte dels acords vigents i l'arquitectura institucional ja establerta. És un acord que ve de fa molts anys.

També faré una menció a la comissió que hi ha de seguiment, que s'estan reunint, que l'import que figura a la proposta de resolució de 2.200.000 ara ha baixat. És 1.400 i anirà més a la baixa, perquè hi ha una part d'un pont que s'havia considerat, s'havia inclòs dintre d'aquest acord econòmic i baixarà perquè entrarà dintre del desdoblament de l'R3.

En definitiva, i acabo, que he passat el temps, des del nostre grup reafirmem el nostre compromís amb la mobilitat de Parets i amb la necessitat de minimitzar al màxim les afectacions derivades del tall de l'R3, però entenem que la millor resposta és continuar treballant amb rigor tècnic, seguiment permanent i capacitat d'adaptació operativa.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Jiménez. Ara és el torn del Grup Parlamentari de Junts. Té la paraula la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. El tall de la línia R3 és una actuació necessària, però està tenint un impacte molt important sobre milers d'usuaris, especialment pel que fa a la mobilitat de Parets del Vallès. I això obliga a fer una cosa que massa sovint veiem com falla: planificar alternatives de transport eficient. Per això aquesta proposta és útil i ja els avancem que els votarem a favor, perquè posa sobre la taula mesures concretes i necessàries: reforçar la freqüència de l'E26, millorar les connexions amb Barcelona, mantenir els serveis alternatius durant totes les fases, actuar sobre la saturació de les línies com l'E7 i també abordar una qüestió tan rellevant com és el greuge en el finançament de l'estació de Parets. Tot plegat, doncs, respon a una necessitat immediata que un tall tan llarg fa imprescindible planificar bé les alternatives de transport, especialment quan aquestes veiem que sempre fallen i no són eficients.

Ara bé, aquest debat no es pot quedar només aquí, perquè el problema no és només el tall, sinó com s'ha planificat i gestionat aquesta línia durant anys. Volem reconèixer aquí la feina de les plataformes d'usuaris, especialment la plataforma Perquè no ens fotin el tren, que fa temps que alerten de les mancances de l'R3. Però també cal denunciar que hi ha hagut incompliments i retards importants per part del ministeri en trams com el Centelles-Vic, on la connexió amb l'R8 acumulen anys de demora. I això el que genera és desconfiança en els usuaris.

Per això, més enllà de les mesures immediates que proposa aquesta proposta, el que cal és millorar la planificació. Primer, el pla de rodalies 2026-2030 inclou actuacions necessàries, però continua tenint mancances. No fixa calendaris clars i no permet fer un seguiment del compliment de les inversions que proposa. Segon, la necessitat d'incloure millores estructurals de la línia, com punts de creuament en trams de via única o la recuperació de vies desviades en estacions com Toses o Campdevàrol que millorarien clarament la capacitat i fiabilitat del servei.

En definitiva, estem a favor de la proposta presentada, però el repte no és només gestionar aquest tall i oferir una alternativa puntual. El repte és tenir un servei ferroviari fiable i digne, i això vol dir planificar amb rigor, escoltar els usuaris i els alcaldes afectats i actuar en conseqüència.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Ortiz. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí. Moltes gràcies, vicepresident. El tall de la línia R3 té un gran impacte i, en aquest cas, a Parets del Vallès, doncs, el pateix molt directament, especialment al seu barri de l'Eixample, que a més a més té una població superior als deu mil habitants i es veu molt afectada per tota aquesta falta de planificació o deficient planificació a l'hora de planificar alternatives a aquest tall, no? A aquest tall se li suma també la supressió de la línia 320 i 330, que això satura especialment el servei de la línia E7, no?

En aquest cas hem de qüestionar i s'ha treballat bastant amb aquesta comissió, cada vegada que hi ha un tall d'una línia, la incapacitat del Govern a l'hora de planificar amb suficiència i amb les freqüències adequades els mitjans que han de substituir aquests talls. I, en aquest cas, tant la línia E7 com la línia E26 estan absolutament saturades. Tenen uns trajectes, en aquest cas, insuficients, els que es necessiten, els públics afectats que han de desplaçar-se per treballar, per estudiar o pel motiu que sigui, es veuen amb temps d'espera molt llargs, autobusos saturats, molts passatgers. Han d'estar de peu més de quaranta minuts amb unes males condicions. Això també afecta la seguretat dels usuaris.

I tot això genera un clima de malestar, perquè veuen, els ciutadans de Parets del Vallès, com aquestes línies directes cap a Barcelona estan absolutament infra... És un servei infra..., molt deficient, per sota de les necessitats. I tot això fa que el grup popular reconeixem aquesta proposta i donem suport a tota aquesta reordenació d'autobusos. Volem, en aquest cas, reforçar la línia l'E26, doblar les freqüències per tal de garantir aquesta connexió directa amb Barcelona. També estem d'acord en separar Centelles-Barcelona i Parets-Barcelona i mantenir, en aquest, cas tots els autobusos directes i tot el reforç de la línia E7, amb freqüències i molt especialment en les hores punta que pateixen molts ciutadans quan han d'anar a treballar o estudiar en una zona molt tensionada i que aquesta generació de malestar, doncs, dificulta i entorpeix la vida quotidiana de moltes persones.

Per tant, això, a part de donar-li suport, també el Govern, no?, que adopti mesures perquè cada vegada ens trobem amb dèficits en la planificació, amb una planificació molt insuficient, sense avaluar suficientment la demanda que hi haurà a l'hora de tallar aquestes línies, l'R3m, com també ens trobem en uns altres àmbits de Catalunya.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. És el torn de Grup Parlamentari de VOX, renuncia al torn. Passem, per tant, al següent, Grup Parlamentari dels Comuns, i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, des dels Comuns, volem començar per una idea molt clara i s'ha dit, ho ha dit la diputada Llop, en certs moments, podria semblar extemporània, aquesta proposta de resolució. Però la realitat és tossuda molts cops. I, per tant, aquelles solucions que s'havien d'haver aplicat ja fa uns quants mesos, doncs sembla que ens tornen a sobre la taula. I és un debat que hem tingut sovint i que sempre diem el mateix. És veritat. Les obres de millora de l'R3 són necessàries. Les obres, absolutament, sempre absolutament, suposen que hi hagin, doncs, algunes molèsties pel servei. Però això no pot ser que es converteixi en una qüestió pràcticament estructural. I el que cal és garantir el dret a la mobilitat de la gent mentre duren aquestes obres.

Per nosaltres la proposta original té un encert, que és que posa el focus en una realitat concreta, que és la de Parets del Vallès i especialment la del barri de l'Eixample, on hi ha una part molt important de la població que queda en una evident situació de desconexió o de mala connexió amb Barcelona i amb la resta del Baix Vallès. I el que fa és plantejar mesures concretes, reforçar l'E26, mantenir la connexió directa, evitar que el pas de la fase I a la fase II signifiqui perdre el servei i també alleugerir la saturació de l'E7.

Nosaltres compartim, com deia, que davant d'un tall llarg com aquest de l'R3, el que toca és més transport públic i millor, no només observació, perquè si no correm el

risc de que passi el que està passant, que és que el transport públic perdi usuaris i els vagi guanyant el cotxe. Per tant, toca reforçar serveis, anticipar-nos als problemes i posar al centre els usuaris reals, especialment en aquells barris que ja d'inici partien d'una situació pitjor.

I també volem fer una segona reflexió. Quan una gran obra ferroviària porta associada una reforma d'estació i costos importants, no és acceptable que el món local acabi assumint allò que correspon a l'administrador de la infraestructura. Els ajuntaments no poden ser, com sempre, la finestreta que acaba pagant decisions d'altres organismes. Si Adif impulsa una actuació, també ha d'assumir la responsabilitat econòmica.

En definitiva, els comuns defensem una posició clara: Sí a les obres que milloren Rodalies, sí al desdoblament de l'R3, però també sí a alternatives de mobilitat que siguin suficients, concretes i dignes mentre durin aquestes obres. I el que no acceptarem és que la modernització del sistema es faci a costa de la paciència infinita i del temps de vida de la gent.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. És el torn del grup parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular. Té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Primer de tot també dir que aquesta PR, per desgràcia, ha quedat bastant descontextualitzada. Es va presentar al juny de l'any passat, quan s'havia acabat de fer un dels anuncis sobre els serveis alternatius que hi hauria a l'R3 durant el tall del desdoblament Parets a la Garriga, que finalment, com tots sabem, va començar a l'octubre. Aquell anunci de l'11 de juny, quan va venir el secretari d'Estat de Transports i el president d'Adif i de Renfe a Barcelona, se'l va endur el vent, ja que durant l'estiu el pla alternatiu de transports es va canviar. Es va acabar canviant un parell de cops més i, per nosaltres, valorem que no precisament cap a millor.

En general, més enllà del que planteja la PR, la nostra valoració –que compartim amb el Perquè no ens fotin el tren– sobre el tall d'aquesta R3 vinculat al

desdoblament Parets-La Garriga és que les connexions amb Barcelona s'han resolt de manera raonablement bé, però en canvi, els trajectes interns entre poblacions del Vallès i d'Osona, o sigui, els que no van a Barcelona, tenen molt a millorar. Per exemple, de Mollet a Vic hi ha un increment d'una hora i tres minuts en bus respecte al que tarda el tren, quan no hi ha tall, hi va puntual, cosa que també no passa sempre, com sabem. L'Ajuntament de Vic, per exemple, ha demanat que es millori en aquest sentit, amb una moció que va presentar nosaltres, la CUP, i que es va aprovar la setmana passada.

Referent a la fase II del tall, que en teoria hauria de començar aquest mes de maig, convindria que el Govern ja anés parlant aviat amb els ajuntaments i les entitats, tot i que ja sembla que això es retardarà i que fins a l'estiu o més enllà aquestes obres no començaran.

Per tant, aprofitem aquest debat per denunciar el canvi de criteri també del Ministeri de Transports sobre la necessitat de l'estudi informatiu del desdoblament entre Mollet i Parets, que el Ple ja va rebutjar –el Ple del Parlament– al febrer en una moció que vam presentar la CUP, que farà endarrerir l'execució d'aquest tram de menys de tres quilòmetres com a mínim tres anys ben bons, un despropòsit més de l'Estat que, en comptes d'accelerar el desdoblament de la R3, resulta que fa passes enrere.

Nosaltres votarem a favor del punt 1 i 4, ja que entenem que són reforços a línies regulars de bus exprés que tenen sentit per a la mobilitat entre Parets i Barcelona mentre dura el tall. I també afegiríem que reclamem que sigui l'Estat qui pagui aquests reforços, ja que es deriven de les obres d'Adif a l'R3. Esperem que sigui així.

En el punt 2 hi votarem en contra, per una banda, perquè aquest bus no ha acabat existint amb els serveis alternatius que finalment,

Fitxer 33CTH11

doncs, es van implementar i perquè no creiem que per afavorir Parets calgui treure busos a Centelles, que donen servei no només Centelles sinó al conjunt del tram l'R3 de Centelles cap amunt.

Al punt 3 ens abstindrem, ja que parla de mantenir un bus directe a Parets-Barcelona, que realment tampoc es va acabar implementant. I som més partidaris de reforçar els busos exprés, com demanen els punts 1 i 4, pagant-ho l'Estat, abans que crear un bus directe a part. I al punt 5 també ens abstindrem perquè les obres que es fan a Parets no només són ferroviàries, també són urbanístiques en bona part, instades per l'Ajuntament i, en part, discutibles que fossin la millor solució, ja que, per exemple, han implicat enderrocar l'edifici històric de l'estació. Si hem de reclamar que l'Estat pagui coses, prioritzem els reforços en les línies de bus abans que desfer un conveni que ja es va signar en el seu moment per totes les parts.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. I ara un minut de la diputada Lluïsa Llop per pronunciar-se sobre les esmenes.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Agrair a tots els grups que han manifestat el seu suport a la proposta de resolució. Dir a la diputada Conchi Jiménez que presentem aquesta separata sobre Parets perquè ajunta dues problemàtiques. Una, el tall general de l'R3 i, a més a més, una freqüència anterior d'autobusos molt deficient.

En el diputat Cornellà, no volem disminuir els serveis de Centelles. De fet, diem dividir aquest servei, és a dir, que surtin des de Centelles i que surtin des de Parets. Per tant, no reduir cap servei a Centelles.

I, per últim, no hem pogut acceptar les esmenes del grup socialista, bàsicament perquè hem presentat una proposta treballada amb el grup d'Ara Mollet Esquerra, que es va presentar a l'Ajuntament de Mollet, que es va aprovar per unanimitat i entenem que és la demanda concreta que es fa des del territori. Per tant, entenem que és la que hem de portar a aquesta comissió.

Gràcies, president.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Per tant, entenc que podem procedir a la votació dels punts 1 i 4 conjuntament, el 2 i després el 3 i el 5? Doncs així ho fem. Passem a la votació dels punts 1 i 4.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar i de VOX.

Vots a favor?

De la Candidatura Popular, dels Comuns, d'Esquerra Republicana, del Partit Popular i de Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat, 10 vots a favor i 6 vots en contra. Passem a... Perdó, 6 abstencions.

Passem a votació del punt número 2.

Vots en contra?

De la CUP.

Abstencions?

Partit Socialista i Units per Avançar i VOX.

I vots a favor?

D'Esquerra Republicana, del Partit Popular i de Junts per Catalunya. Per tant... *(El lletrat intervé sense fer ús del micròfon.)* A favor, a favor. No te l'he dit. Per tant queda aprovat per 9 vots a favor, 1 en contra i 6 abstencions.

I finalment passem a votació dels punts 3 i 5.

Vots en contra?

Eva Candela López

Perdó, president, que segurament he estat distreta quan deia la votació separada, el 3 separat del 5. Perdó, eh?

El vicepresident

D'acord, doncs passem a votació. No, no hi ha problema. Passem a votació el punt número 3.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista, Candidatura Popular i VOX.

I vots a favor?

Dels Comuns, d'Esquerra Republicana, del Partit Popular i de Junts per Catalunya.

Per tant, queda aprovat per 9 vots a favor i 7 abstencions.

I, finalment, procedim a la votació del punt número 5.

Vots en contra?

Del Partit Socialista Units per Avançar.

Abstencions?

Candidatura d'Unitat Popular i VOX.

I vots a favor?

Dels Comuns, d'Esquerra Republicana, del Partit Popular i de Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat per 9 vots a favor, 5 vots en contra i 2 abstencions.

Proposta de resolució sobre la reversió del greuge dels abonaments estatals als usuaris de Rodalies de Renfe de les demarcacions de Girona, Lleida i Tarragona

250-00682/15

Procedim al següent punt de l'ordre del dia, el punt número 19, proposta de resolució sobre la reversió del greuge dels abonaments estatals als usuaris de Rodalies de Rodalies de Renfe de les demarcacions de Girona, Lleida i Tarragona, presentat pel grup parlamentari de Junts i té la paraula, per a defensar-la, la diputada Sònia Martínez. Quan vulga.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, vicepresident. Bé, avui no debatем només una qüestió tarifària. Estem parlant d'una decisió política, que discrimina de manera flagrant una part molt important del país, perquè el Govern ha acceptat, i això és el que més greu, que hi hagi catalans de primera i catalans de segona en funció d'on viuen.

El reial decret llei 1/2025 estableix un abonament de 20 euros per viatges il·limitats a Rodalies. I què ha passat? Doncs que això només s'aplica a Barcelona i a la seva àrea metropolitana. I la resta del país, Girona, Lleida, Tarragona, res, un descompte del quaranta per cent, i gràcies. Això no és una anomalia tècnica, això és una decisió política. Parlem de treballadors que cada dia agafen regionals i paguen molt més per un servei sovint pitjor. Parlem de joves que no poden assumir el cost per desplaçar-se per estudiar. Parlem de milers de persones que no tenen alternativa i que, malgrat tot, continuen pagant més que qui viu a Barcelona.

I davant d'això, què ha fet el Govern? Acceptar-ho. Cap exigència de l'Estat, cap plantada, cap defensa ferma del conjunt del territori. Vostès ens parlaran de complexitats tècniques, de models diferents, de rodalies i regionals, però la realitat és molt més simple: Hi ha ciutadans que poden viatjar de manera il·limitada per 20 euros i d'altres que no. I això és injustificable.

Des de Junts fa temps que ho diem: El sistema ferroviari a Catalunya està desequilibrat i vostès no només no el corregeixen, sinó que el consoliden. On és la integració tarifària real? On és la T-Mobilitat a tot el país? On és la defensa dels usuaris de Girona, de Lleida, de Tarragona? Perquè el missatge que estan enviant és molt clar: Si no vius a l'àrea metropolitana de Barcelona, doncs, tens menys drets. El Govern de la Generalitat no està per gestionar desigualtats. Hi és per combatre-les. I per això demanem una cosa molt clara, una cosa molt concreta: que deixin d'acceptar aquest greuge i que exigeixin de manera immediata l'extensió d'aquest abonament de 20 euros a Girona, a Lleida i a Tarragona.

No és una qüestió de privilegis, és una qüestió de justícia territorial. I si vostès no ho defensen, nosaltres, Junts, sí que ho farem.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Martínez. És el torn dels grups parlamentaris que han presentat esmenes, començant pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Des de la presentació d'aquesta proposta de resolució al juliol de l'any passat i fins avui, en termes ferroviaris, han passat moltíssimes coses, massa coses, de fet, i cap ni una de bona, com si diguéssim. Per això aquesta proposta de resolució queda superada per la realitat actual, que és fruit d'una combinació, per una part, de la política erràtica de Renfe envers els usuaris i, per l'altra, de les mesures que s'han vist obligats a prendre davant la inacceptable gestió del servei i les incidències dels darrers mesos a ja pràcticament tota la xarxa ferroviària del país.

Avui tenim un model ferroviari a l'entorn de Barcelona que és evidentment ineficient. Però a més a més, tenim un model ferroviari de país que és ineficient i inexistent en molts àmbits. I des d'Esquerra entenem que la política tarifària i la seva governança haurien de contribuir a reduir el desequilibri territorial d'aquest model. Per tant, estem absolutament d'acord amb el plantejament que fan en la seva proposta de resolució.

I nosaltres, perseguint aquest objectiu, hem presentat dues esmenes. La primera, que evidentment pot quedar desfasada en l'àmbit temporal –hi insisteixo–, perquè passen tantes coses que hauríem de canviar el termini perquè el 2025 ja no s'haurà o hi hauríem de posar 2026, en la que demanem fer realitat la integració tarifària arreu de Catalunya abans d'acabar –dèiem el 2025– entenem que hauria de dir 2026, mantenint el desplegament de la T-Mobilitat a tot el territori, amb un sistema tarifari adaptat que permeti desplaçaments integrats entre àmbits d'ATM diferent i d'aquesta manera garantir el dret a la mobilitat de la ciutadania, especialment per a joves, contribuint a l'equilibri territorial, la igualtat d'oportunitats i l'ús preferent del transport públic.

I una segona esmena que pretén tenir en compte les diferents realitats i necessitats del país i, per això, proposàvem incloure el criteri de dispersió poblacional i el despoblament en la fixació de preus i bonificació dels preus de la T-Mobilitat al seu desplegament, especialment pel que fa a les terres de Lleida, Pirineu i Aran i Terres de l'Ebre.

Davant la manca de sensibilitat que sempre ha tingut Renfe, no només cap als usuaris, sinó també cap a la diversitat territorial, necessitem que des del Govern de la Generalitat de Catalunya es tingui en compte aquest criteri, es pugui disposar d'un model clar que permeti avançar cap a aquesta vertebració de tots els territoris de Catalunya.

Respecte a la legislatura anterior es va tard. El model és menys ambiciós. Avui no es contempla la integració de les diferents ATMs i s'aposta per una política tarifària que res té en compte les necessitats dels territoris allunyats de l'àrea de Barcelona, que necessiten que el transport ferroviari sigui una eina de vertebració territorial i que garanteixi la seva mobilitat també. En tot cas, agrair al grup de Junts el poder-ne haver parlat i l'acceptació de les esmenes i, evidentment, hi votarem a favor.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. Ara és el torn de l'altre grup parlamentari que ha presentat esmenes, del Partit Socialista Units per Avançar. Té la paraula el diputat Manel Ezquerra.

Manel Ezquerra Tomàs

Gràcies, vicepresident. Agraïm la presentació de propostes encarades a cercar el màxim de l'equitat territorial. Nosaltres hi creiem, en l'equitat equitat, per a les persones, tant si són de Lleida, de Girona, de Tarragona i més quan parlem de persones que agafen un tren per anar a treballar, estudiar o tirar endavant els seus projectes de vida, o per anar a fer visites mèdiques o pel que sigui. Persones que no demanen privilegis, sinó simplement el mateix tracte com a ciutadans del mateix país.

La realitat és clara: l'abonament estatal de Rodalies no s'està aplicant de manera igualitària. Mentre a l'Àrea Metropolitana de Barcelona es pot accedir a aquest abonament mensual amb moltes freqüències i diverses opcions, a més a més, ens trobem que la resta del territori també pot necessitar anar a Barcelona o la seua àrea metropolitana i el millor seria una tarifa integrada, ja que molts usuaris necessiten acabar els seus trajectes en aquesta àrea.

Les comarques de Girona, Lleida i Tarragona està clar que tenen certs desavantatges. Aleshores és lícit buscar solucions viables. És un greuge que s'afegeix a anys de dèficit en infraestructures, mancances en alguns serveis i promeses incomplertes des de fa anys. Per això, les propostes, que són bones, hi votarem a favor amb la voluntat clara que s'estudiï la manera d'implementar una solució.

També per això lamentem que no s'hagi acceptat la nostra esmena perquè creiem que millorava i anava en la línia de reforçar aquesta solució des de la col·laboració institucional. El que plantejàvem era «instar al Govern a treballar conjuntament amb l'operador del servei Renfe i amb el Ministeri de Transports i Mobilitat per tal d'aconseguir bonificacions previstes en futures reglamentacions». Creiem sincerament que aquesta coordinació és clau per fer-ho possible.

També volem enviar un missatge clar a la ciutadania: quan les propostes busquen millorar i acabar amb els greuges comparatius, el grup, el nostre grup hi és i que viure a Girona, Lleida i Tarragona no suposi cap desavantatge i precisament, com a diputat de Territori, com a Lleida és el meu cas, hem de mirar de corregir qualsevol greuge. Però hem de reconèixer que Catalunya és diversa, sí, però també ha de ser cohesionada i la cohesió es construeix amb decisions concretes que garanteixin que ningú quedi enrere pel fet de viure en una demarcació o en una altra, o en un municipi o en el del costat. Perquè a vegades la línia d'una tarifa o d'una altra la marca el límit del municipi. Això està passant inclús dins la mateixa província de Barcelona. Uns formen part de l'àrea metropolitana i altres, no. Com m'explicava avui el company: Vallirana i Cervelló.

Aquesta proposta és, en essència, una qüestió de sentit comú que el que s'aplica en un lloc s'apliqui arreu. Per això, també hem de dir que els que els usuaris del servei ferroviari, hem de dir-los que els escoltem i els defensem i que esperem que es pugui o que creiem que s'està treballant en aquest sentit. Avui tenim l'oportunitat d'enviar aquest missatge que tots els territoris importen, que tots els ciutadans compten i que aquest Parlament està al costat de la seva gent. Escoltar els usuaris i treballar plegats, segur que trobarem una solució. Per això, hi votarem a favor, tant a la PR original com les dos esmenes d'addició d'Esquerra Republicana.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Ezquerra. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, vicepresident. El grup popular comparteix la proposta que ha presentat el grup de Junts. En aquest sentit, coincidim amb ells que el que ha d'haver és un equilibri territorial i que tots els ciutadans de Catalunya han de tenir, en aquest cas, les millores en la prestació dels serveis i una política tarifària integrada, perquè Catalunya pateix diverses fragmentacions quant a la política tarifària.

En aquest sentit, hi ha més de dos milions de persones, un vint-i-sis per cent de la població a Catalunya que ha de pagar més pel transport a Catalunya degut a que no hi ha aquesta integració tarifària. I, per tant, des del grup Popular considerem que aquest desequilibri territorial, aquest desequilibri en la prestació de serveis i en les condicions en què els ciutadans s'han de tenir a l'hora de poder garantir la seva mobilitat

Fitxer 33CTH12

són injustes i, per tant, cal corregir-les. I el que tampoc es pot fer és anunciar bonificacions amb el Reial Decret 1/25 per a tothom, quan realment després s'aplica d'una manera selectiva i no tots els ciutadans tenen dret en aquestes bonificacions i han d'assumir uns costos molt superiors al de la resta de ciutadans que Barcelona sí que concentra en tota la seva àrea metropolitana aquesta integració i aquests beneficis tarifaris. I nosaltres entenem que s'ha d'estendre a tot Catalunya.

De fet, quan va comparèixer la consellera, amb motiu de la presentació del pressupost, nosaltres ja li vam reclamar aquesta integració tarifària, perquè considerem absolutament injust aquest desequilibri i aquestes diferències de pagament per un transport que tots els ciutadans de Catalunya han de tenir, la integració tarifària i la integració tecnològica, perquè aquí també tenim aquestes necessitats que cal articular per garantir aquest equilibri territorial i aquest equilibri

d'una prestació de serveis equitativa a tots els ciutadans, especialment al transport, tenint en compte, com s'ha dit i com tots sabem que som la majoria per necessitats; encara que no ho fossin, eh?, perquè al final el transport està per a tots, però sí sobretot per treballar, per estudiar i que cal valorar també l'impacte que té per a l'economia de les famílies aquest cost. I aquí, en aquest sentit, Lleida, Tarragona i Girona, els ciutadans que, com deia, és un vint-i-sis per cent de la població de Catalunya està greument afectada.

Per tant, donarem suport i insistim en la política que des del Grup Popular hem demanat.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. És el torn del grup parlamentari de VOX. Té la paraula el diputat Andrés Bello. Quan vulga.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente. Para anunciar nuestro voto favorable, bueno, a expensas de que nos confirmen las enmiendas que han aceptado.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. És el torn del Grup Parlamentari dels Comuns. Té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, coincidim, evidentment no pot ser d'una altra manera. A Catalunya no hi poden haver usuaris i usuàries de primera i de segona també en matèria de transport públic. I avui el nostre sistema ferroviari continua reflectint massa sovint una mirada excessivament centrada en l'àrea metropolitana, mentre que Girona, Lleida i Tarragona continuen desigualtats evidents.

És veritat que el debat s'ha d'explicar bé. No estem davant d'una absència total de bonificacions fora de Barcelona, però això no treu que existeixi un greuge territorial que és real. El problema de fons és que el sistema continua sent desigual, fragmentat i poc just per a milers de persones que també es desplacen cada dia per

treballar, per estudiar o per cuidar fora del nucli metropolità de Barcelona. I per a nosaltres aquesta és la qüestió central: El dret a la mobilitat no pot dependre del codi postal. No pot ser que sempre sigui més fàcil garantir tarifes més simples, més assequibles i més avantatjoses dins de l'àrea metropolitana de Barcelona que no pas a la resta del país.

I si parlem d'equilibri territorial de debò, doncs això també va de tarifes, va de bonificacions i va d'accés efectiu al transport públic. Per això compartim el fons de la proposta. Cal corregir aquest greuge i avançar cap a una situació de més equitat per a les usuàries de Girona, Lleida i Tarragona. Catalunya no és només resoldre un desajust puntual, sinó que és construir un sistema tarifari més coherent, més integrat i més just territorialment.

Per això, la nostra posició és donar suport a la proposta de resolució, a l'espera també del pronunciament sobre les esmenes, perquè entenem que expressa una demanda justa de correcció d'un greuge territorial. Deia que ho votarem a favor perquè, a més, són coherents amb l'acord d'investidura que els Comuns vam subscriure amb el Partit Socialista i també amb l'últim acord de pressupostos, amb punts com el transport gratuït pels menors de setze anys per tot Catalunya, com mantenir la rebaixa del transport públic durant tota la legislatura o com posar en marxa, precisament el que avui parlem, la T-Mobilitat per a tot el país.

En definitiva, els Comuns defensem una idea molt simple: la mobilitat assequible i justa ha d'arribar a tot Catalunya, no només a l'àrea metropolitana de Barcelona, i això vol dir avançar cap a més equitat tarifària, més integració i més coherència territorial.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. Ara és el torn del grup parlamentari de la CUP i té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, estem plenament d'acord amb la denúncia que la PR es fa del greuge de l'aplicació de l'abonament bonificat de 20 euros al mes. Ha significat, entre el servei

de rodalia del nucli de Barcelona i els de la resta del país, tant pel que fa als serveis regionals i de mitja distància com els que són les rodalies de Girona, Lleida i el Camp de Tarragona, on aquest abonament té condicions diferents i preus més aviat elevats.

Veiem com la problemàtica es deu principalment al fet que el decret del Govern espanyol no va atendre l'existència dels nuclis de rodalia a Girona, Lleida i el Camp de Tarragona i a l'ús intensiu que a Catalunya es fa dels serveis regionals, de forma bastant diferenciada respecte a l'ús menys recurrent dels serveis regionals a l'Estat espanyol. O sigui, un cas més que el Govern espanyol fa política sense atendre la realitat de Catalunya, a més de recordar que la competència en tarifes del transport públic és de la Generalitat i el Ministeri la trepitja constantment.

En part també, però aquí també cal dir que si les rodalies de Girona, Lleida i el Camp de Tarragona no tenen l'estatut..., l'estatus de nucli de rodalia també és responsabilitat de qui en el seu moment les va crear, sobretot com una marca comunicativa i poc més a dir, és a dir, Junts en els seus anys al capdavant de Territori.

I tampoc hem de passar per alt que aquest decret del Govern espanyol, a principis del gener del 2025 Junts el va tombar primer a Madrid, fent-lo rectificar en certes coses sense aquest tema transcendís, però després a les entitats i els col·lectius d'usuaris que al març de l'any passat es van adonar d'aquest greuge.

Per altra banda, dir que nosaltres vam optar per fer preguntes escrites al Govern sobre aquesta qüestió i, de la resposta, volíem destacar que el Govern va respondre que Renfe va publicar, sense autorització de la Generalitat, un plànol de Rodalies on se substituïa les denominacions de rodalia de Girona, Lleida i del Camp de Tarragona per serveis regionals d'aquestes àrees i que a dia d'avui –ja fa més de cinc mesos de la resposta del Govern– aquest plànol no autoritzat encara està penjat a la web de Renfe. Així anem.

I, finalment, sobre les esmenes d'Esquerra, encara que alguna s'escapa totalment a favor, sobre tot la primera, que coincideix totalment amb propostes nostres ja aprovades, destacant el fet que la integració tarifària de Rodalies encara no s'ha completat del tot a Catalunya i resta pendent a les Terres de l'Ebre, a l'Empordà, a

una part del Camp de Tarragona, a la Cerdanya i a part del Bages i l'Alta Segarra, tot i que el Govern ho havia promès per a finals del 2025.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. I ara un minut per posicionament de les esmenes de la diputada Sònia Martínez, del Grup Parlamentari de Junts.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies. Respecte la primera esmena del grup d'Esquerra Republicana, la incorporarem amb una actualització que ja comentava la diputada, de substituir el 2025 per 2026, ja que ha quedat desfasat. I més enllà d'això, doncs, compartim plenament l'objectiu: la integració tarifària real, la T-Mobilitat desplegada a tot el territori i la garantia del dret a la mobilitat, especialment als joves. La segona també l'acceptem.

I quant a l'esmena del grup parlamentari socialista, agraeixo molt la seva predisposició i la seva amabilitat, però no la podem acceptar. El text proposa delegar en el Ministeri i també en Renfe la solució d'un problema que precisament és fruit de la seva inacció. Nosaltres demanem que la Generalitat prengui les regnes i no que torni a esperar que Madrid resolgui el que fa anys que no fa. Tanmateix, els agraeixo el seu vot favorable i la de tots els grups que faran possible acabar, per fi, amb aquestes desigualtats territorials.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Martínez. Per tant, entenc que la proposta de resolució quedaria en tres punts. El primer que seria l'original. Un segon punt fruit de l'esmena 1 d'Esquerra Republicana, de l'acceptació de l'esmena 1. I un tercer punt fruit de l'acceptació de l'esmena 2 d'Esquerra Republicana. Sí? Els podem votar els tres conjuntament? D'acord, per tant.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedaria aprovada per unanimitat.

Gràcies.

**Proposta de resolució sobre la millora de la carretera C-242 entre
Ulldemolins i Cornudella de Montsant**

250-00721/15

Passem al següent punt de l'ordre del dia el punt número 20, proposta de..., punt número 20, proposta de resolució sobre la millora de la carretera C-242 entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant, presentat pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula la diputada Irene Aragonès.

Irene Aragonès Gràcia

Moltes gràcies, president. Doncs sí, parlem d'una proposta de resolució sobre aquesta carretera, que forma part de la xarxa de carreteres de la Generalitat de Catalunya, i entre altres poblacions, uneix als municipis d'Ulldemolins i Cornudella de Montsant, al Priorat. Una comarca, per cert, que treballa per implantar un model de desenvolupament territorial que sigui just i que sigui equitatiu, equilibrat i, a més a més, orientat a millorar la qualitat de vida de les persones que hi viuen.

En l'exposició de motius, descrivim detalladament l'estat lamentable d'aquesta carretera, amb multitud de deficiències i tenint en compte aquest pèssim estat d'aquesta infraestructura en aquest tram, des del desembre del 2024, ja hi ha redactat el projecte de millora per garantir la durabilitat i la regularitat superficial que permeti la circulació de vehicles en condicions de seguretat viària. Però malgrat això, malgrat tenir aquest projecte ja redactat, les obres que haurien de fer possible les actuacions esmentades i recollides en el projecte segueixen sense licitar-se.

Per tant, en aquesta proposta de resolució, Esquerra Republicana requerim, per una banda, la necessitat d'impulsar el desenvolupament equilibrat del país a través del desplegament de l'agenda rural de Catalunya i de l'estatut dels municipis rurals. I, per altra banda, l'atenció de les singularitats dels municipis rurals amb actuacions decidides que promoguin l'arrelament de les persones que hi viuen i el foment del repoblament, garantint la igualtat efectiva en drets, serveis i infraestructures per a

les persones residents en aquests municipis, perquè és imprescindible assegurar aquest equilibri territorial sostenible i just de la Catalunya sencera.

Per tant, és un punt..., són dos punts molt clars. Per una banda, demanem la licitació i l'execució de les actuacions previstes en el projecte de la millora de les característiques superficials del ferm a la C-242. I, per altra banda, també demanem una reunió amb els ajuntaments implicats per tal d'acordar un calendari concret per a l'execució de les actuacions de millora, amb la fixació també de terminis clars, precisos, i d'un marc de seguiment per part de totes les administracions implicades.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Aragonès. Passem al torn de paraules dels grups parlamentaris que han presentat esmenes, que és el Partit Socialista Units per Avançar i té la paraula el diputat Alberto Bondesio.

Alberto Bondesio Martínez

Moltes gràcies, president. I gràcies al Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana per haver presentat aquesta proposta de resolució sobre la millora de la C-242 entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant. El Govern actual de la Generalitat de Catalunya és plenament conscient que és en polítiques públiques, han de tenir una especial sensibilitat i una atenció diferencial amb el món rural. Tal és el compromís amb el món rural que un dels objectius marcats per l'actual pla de govern és el de cohesionar i reequilibrar el territori, assegurant que hi hagi un finançament adequat al món local. I dintre d'aquest objectiu s'inclou, doncs, la mesura de desplegar l'agenda rural per a evitar el despoblament i garantir serveis públics dignes i diversificar l'activitat econòmica en entorns rurals i en zones de muntanya.

Per tal d'aconseguir aquest objectiu, doncs, es treballa coordinadament entre tots els departaments de la Generalitat per dur a terme, com deia, polítiques públiques enfocades especialment en el món rural, des d'equipaments públics a sistemes de reg, passant per habitatge o activitats de dinamització econòmica, promovent infraestructures resilients, com bé recull la proposta de resolució, i orientades a millorar les necessitats de tota la ciutadania de Catalunya, visquin on visquin, i també

al Priorat. I la xarxa viària i el seu manteniment, doncs, a ningú se li escapa que forma part d'aquestes infraestructures.

En aquest sentit, des del PSC, donem suport al projecte de millora de la carretera C-242 entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant, un projecte de millora que va iniciar-se ja l'any 2023 amb els tràmits i que és una actuació prioritària i que cal que s'inclouï en la propera aprovació del pla anual d'execució per a la seva licitació i execució. A més, un pic es formalitzi el lliurament del projecte, caldrà fixar reunions de seguiment entre el Govern de la Generalitat, a través dels Serveis Territorials del Camp de Tarragona i els ajuntaments afectats, tal i com recull la proposta de resolució.

Agraïm, a més a més, la col·laboració amb Esquerra Republicana per tirar endavant la transacció que hem registrat i hi votarem a tot a favor, excepte en el punt 3, on ens abstindrem purament per qüestions tècniques.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bondesio. I ara és el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya i té la paraula la diputada Sònia Martínez.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, vicepresident. Bé, aquesta proposta parla d'una realitat que nosaltres, des de Junts, coneixem bé perquè hem escoltat directament aquell qui viu, aquell que pateix cada dia l'estat d'aquesta carretera.

Fitxer 33CTH13

De fet, hem parlat amb l'alcalde de Cornudella de Montsant i el que ens ha traslladat és indicatiu, no perquè sigui nou, perquè el problema és antic, és conegut, sinó perquè posa de manifest el que es proposa avui, tot i ser necessari, encara es queda curt. Parlem d'un tram de dotze quilòmetres amb quaranta-vuit corbes, quaranta-vuit per cent i, d'aquestes, trenta-vuit obliguen els vehicles pesants a envair el carril contrari. I això no és només una molèstia ni un inconvenient menor. És un

risc real, és un risc diari per a totes les persones que hi circulen cada dia, incloent també el transport escolar. Nens i nenes que cada matí fan aquest trajecte.

També és un risc per als vehicles de transport de mercaderies i productes perillosos, fins al punt que el tram no està autoritzat per a la circulació de carburants i altres materials especials. Això, en un territori rural que necessita connectivitat per viure i per créixer, és inacceptable. El projecte redactat preveu millores superficials del ferm, drenatge, senyalització i alguns elements de seguretat. Benvinguts siguin! Però l'alcaldeessa, doncs, ens ho diu sense embuts, que aquestes actuacions són insuficients. I té raó. Perquè reparar l'asfalt, repintar les línies, no resol el problema de fons quan el problema de fons és el traçat mateix.

Les cunetes transitables poden millorar la circulació, però no garanteixen la seguretat dels vehicles pesants en revolts que per geometria no poden..., no permeten una circulació segura. El que cal és un projecte de millora d'aquest traçat, un projecte que plantegi la modificació dels revolts, que són objectivament els principals responsables de la perillositat d'aquest tram. Creiem que aquesta carretera hauria d'estar inclosa dins la xarxa bàsica de carreteres de la Generalitat, cosa que comportaria unes característiques tècniques d'amplada i traçats adequades a la funció real que exerceix aquesta via.

El món rural no pot ser el territori de les solucions a mitges. Les infraestructures no poden ser de segona categoria pel fet que els municipis siguin petits i la cohesió territorial no ha de ser un eslògan, sinó que ha de ser una obligació. I, per tot això, donarem suport a aquesta proposta.

El vicepresident

Gràcies, diputada Martínez. És del torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí. Moltes gràcies. Aquesta proposta es contextualitza amb la situació en la que es troba el món rural a Catalunya i des de l'estatut rural i tot el que és tota la legislació desenvolupada. Des d'aquesta visió, nosaltres estem d'acord en que es facin totes les reformes per garantir la igualtat d'oportunitats a tots els ciutadans de Catalunya,

visquin on visquin. I, des d'aquesta perspectiva, les infraestructures són fonamentals per garantir aquesta mobilitat.

I una qüestió que també s'aborda, encara que no en la part dispositiva, sí que en la constatació del fet que és necessari aquest equilibri territorial a l'hora d'arrelar les persones en el seu municipi i que la gent visqui en els municipis rurals perquè tinguin unes bones condicions de vida. Dins d'aquesta qüestió, s'aborda la millora del tram C-420..., ai, 242 entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant, que és necessària aquesta reforma, que es justifica en termes de seguretat viària i de cohesió territorial i d'equitat.

S'ha comentat i s'ha assenyalat les dificultats que hi ha en aquesta carretera de muntanya, també per les esquerdes longitudinals, els drenatges obstruïts, senyalització deficientes, barreres de seguretat que no compleixen els estàndards. I com deia, hi ha un risc per a la seguretat de les persones i la seguretat viària. És imprescindible que s'abordin aquelles reformes per eliminar al màxim els riscos a aquestes poblacions.

Per tant, des d'aquesta visió i des d'aquesta perspectiva, des del grup Popular li donarem suport, perquè considerem que és del tot necessari que es portin a terme aquestes reformes. Un projecte que ja està elaborat des de l'any 24 i que ara el que falta és la seva execució. I el que sí que li demanem són calendaris clars, que li demanem que la reforma es faci de caràcter integral, perquè realment resolgui el problema de caràcter integral i no es faci una reforma menor de la que és realment necessària, perquè, ja que s'ha de reformar, es faci amb les millors condicions, i pressupostos perquè es puguin executar i es puguin licitar amb les condicions que es requereixen amb el menor temps possible.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. És el torn del grup parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello. Quan vulga.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente. Tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. Ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, dèiem en el debat de la proposta de resolució anterior, la cohesió territorial no es defensa només des de Barcelona, només amb grans anuncis, també es defensa garantint que a comarques com el Priorat la gent es pugui moure amb seguretat i sobretot, amb condicions dignes. I això és exactament el que estem parlant avui, no d'una gran infraestructura, no d'un projecte faraònic, no d'una obra de lluïment. Parlem d'una carretera molt concreta, aquesta C-242, entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant, que presenta problemes evidents de ferm, de drenatge, de senyalització i de seguretat viària. I, per tant, parlem d'una actuació que no és un caprici sinó una necessitat.

A vegades sembla que quan parlem de mobilitat només comptin les grans xifres, els grans corredors o els grans debats metropolitans. Però la realitat del país és una altra. En molts municipis rurals, una carretera en mal estat no és un problema menor, és una dificultat per anar a treballar, arribar a un servei, per desenvolupar activitat econòmica, per garantir seguretat i, en definitiva, per poder continuar vivint al territori sense sentir que sempre ets l'últim de la fila. La ruralitat no pot ser continuar sent la gran oblidada de les prioritats d'inversió. Tenir carreteres segures també és una política de cohesió territorial. I compartim que si hi ha un projecte redactat des de fa temps, el que toca ara és executar-lo, no continuar ajornant-lo com si no passés res. Toca, doncs, prioritzar i prioritzar vol dir posar data, posar recursos i posar-se d'acord amb els ajuntaments per executar les obres.

També volem remarcar una idea que per nosaltres és molt important: parlar d'infraestructures en clau progressista no és només parlar de grans vies. És sobretot tenir cura del que ja existeix, arreglar allò que està degradat, reduir riscos i posar la inversió pública al servei de la quotidianitat de la gent. I això és exactament el que representa aquesta actuació.

Per tant, nosaltres hi votarem a favor, perquè és una actuació necessària, perquè respon a una demanda legítima del territori i perquè la cohesió territorial no pot ser

només un lema bonic. Ha de voler dir també que ningú no s'hagi de resignar a infraestructures degradades només perquè viu en un municipi rural. Per tant, no ens convenç que això pogués quedar fora d'acord amb les disponibilitats pressupostàries, perquè una expressió com aquesta sovint és una manera elegant de no comprometre's. I aquí el que cal és compromís.

I acabo. La cohesió territorial també va d'això, de que viure al Priorat no vulgui dir esperar sempre més que la resta per tenir una carretera segura.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. És el torn del grup parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular i té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, aquesta PR tracta específicament la problemàtica de les característiques superficials del ferm de la carretera C-242 entre Ulldemolins i Cornudella de Montsant, al Priorat. L'exposició de la PR és molt clara. És una qüestió de manteniment i seguretat. Per tant, en aquest cas, nosaltres sí que hi donem suport.

També ens agradaria parlar del punt 1 i 2, on es fan reflexions més generals, però que també compartim, sobre la importància d'impulsar el desenvolupament equilibrat del país a través del desplegament de l'Agenda Rural de Catalunya i de l'Estatut de Municipis rurals. De fet, volem recordar que, en aquest sentit, l'article 56.3 de l'Estatut dels municipis rurals, que es va aprovar arran d'una esmena nostra, s'hi va posar: «Cal garantir que els usuaris dels municipis rurals tinguin uns estàndards mínims d'oferta de transport públic que permetin de fer viables i competitius amb el vehicle privat els desplaçaments de la mobilitat quotidiana en el conjunt de la comarca o de l'àmbit funcional en què s'agrupin els serveis bàsics i els principals centres d'atracció de desplaçaments». És a dir, tot un canvi de paradigma, passar d'uns serveis testimonials a uns que siguin veritablement útils.

Les disposicions de la llei també deien que «caldria en el termini de tres mesos després de la seva Aprovació a crear una comissió per treballar durant els següents

sis mesos». Però aquesta comissió sobre la mobilitat rural no es va aprovar per acord de govern fins al desembre i ja havien passat cinc mesos des de l'aprovació i a dia d'avui, camí dels nou mesos després de l'aprovació de la llei, encara ha de començar a treballar la comissió de treball. Curiós.

A més, no s'ha convidat a formar part de la comissió a una entitat com la PTP, de qui recollíem bona part de la proposta de redactat que es va acabar aprovant vinculant-ho amb la PR. I tornant a la prioritat al Priorat hem de fer l'exercici de mirar també quants busos passen per aquest tram de carretera entre Ulldemolins i Cornudella. Els dies feiners són tres busos per sentit en tot el dia, a més d'alguns serveis escolars que afortunadament obren les portes a l'ús de part del públic en general. I els caps de setmana hi ha un sol bus per sentit en tot el dia. Això ens sembla molt lluny d'estar l'estàndard mínim desitjable per combatre la dependència del cotxe a les zones rurals com aquesta. I, per això, convé desplegar el que diu l'Estatut dels Municipis rurals per promoure-hi un transport públic que acaba revertint també en una circulació més segura a les carreteres. Per tot això, doncs, hi donarem suport.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornella. I ara, si ho considera, la diputada Aragonès té un minut per a posicionar-se sobre les esmenes, si hi ha alguna cosa.

Irene Aragonès Gràcia

Sí, gràcies, president. Hem arribat a una transacció amb l'esmena que el PSC ha fet en el punt 4, els he compartit el document. Ens han assegurat que és una actuació també prioritària per al PSC i també per al Govern, que s'inclourà en la propera aprovació del programa anual d'execució. Per tant, agafem el compromís, repeteixo, del Govern, convençuts que també és una prioritat seva i que Esquerra Republicana vetllarem perquè així sigui.

Tot i així, ens sobta l'abstenció que s'ha significat en el punt 3, perquè és una obvietat. És una obvietat, la preocupació que existeix en termes de seguretat i que planteja la situació d'aquesta carretera. Per tant, no m'he pogut estar de dir-ho i d'estranyar-me l'abstenció en aquest punt, que només constata la preocupació que hi ha entre els veïns i veïnes que utilitzen aquesta carretera.

I acabo. Junts diu que no n'hi ha prou. No n'hi ha prou, mai no n'hi ha prou, però és que resulta que qui va iniciar el projecte de millora d'aquesta carretera va ser Esquerra Republicana.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Aragonès. Per tant, passem a votació entenent que el punt 4 està modificat per la transacció que ja s'ha comentat, i separaríem la votació només del punt 3. Sí? Per tant, passem primer a votació dels punts 1, 2, 4 i 5.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, queden aprovats per unanimitat. I ara passariem a votació el punt número 3.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Perdó, abstencions del Partit Socialista Units per Avançar. Vots a favor de la CUP, Comuns i Esquerra Republicana, Vox, Partit Popular i Junts per Catalunya. Per tant, quedaria aprovat per 10 vots a favor i 5 abstencions.

Proposta de resolució sobre les problemàtiques de les urbanitzacions amb dèficits urbanístics

250-00595/15

Molt bé. Passem al següent punt de l'ordre del dia, punt 21, proposta de resolució sobre les problemàtiques de les urbanitzacions amb dèficits urbanístics, presentada pel grup parlamentari de Junts i té la paraula la diputada Judith Toronjo. Quan vullgui.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, president. Avui, des de Junts tornem a posar al centre del debat una qüestió que fa massa anys que arrosseguem i que continua ben present. Parlem de les urbanitzacions no recepcionades, construïdes principalment al llarg de les dècades dels anys seixanta, setanta, vuitanta, que acollien moltes persones que, en molts casos, es tractava de segona residència, però que al llarg de tot aquest recorregut, al llarg de tota aquesta evolució dels anys, ha portat també a que sigui la residència habitual de milers i milers de persones, fruit dels canvis demogràfics, fruit dels canvis econòmics que hi ha hagut al llarg del país.

I ho fem avui presentant una proposta de resolució que vam registrar fa aproximadament un any, perquè el problema continua exactament igual o pitjor que aleshores. De fet, a Catalunya, com s'exposa en els motius d'aquesta proposta, parlem de que hi ha prop de 1500 urbanitzacions. Aproximadament la meitat es troben amb aquests dèficits urbanístics, és a dir, per posar un exemple, amb dèficits i amb manca de clavegueram, amb serveis bàsics com podrien ser l'enllumenat, entre molts d'altres, i que es troben, per tant, fora del rang d'actuació dels ajuntaments amb agreujants, en algunes zones especials, com a les comarques del Maresme, el Vallès Oriental, on parlàriem que hi ha afectació a vint-i-dos dels trenta municipis, però a tantes i tantes altres zones del país.

Això vol dir, per tant, que milers de famílies es troben afectades amb una realitat molt clara: ajuntaments que no poden actuar i veïns que no poden assumir els costos de moltes vegades de més de 40.000 euros per a parcel·les i barris, per tant, que es troben amb aquest deteriorament progressiu als darrers anys. Per tant, no estem parlant només d'urbanisme, sinó que estem parlant de qualitat de vida. Estem parlant de cohesió territorial i de si acceptem o no que hi hagi ciutadans de primera o de segona, com deia la diputada Martínez fa uns minuts.

Des de Junts, per tant, fa temps que hi treballem. Ho vam fer en el marc de la legislatura passada amb esmenes als pressupostos. Ho hem treballat en aquesta

Fitxer 33CTH14

mateixa comissió de Territori i ho hem denunciat també amb esmenes a la llei aprovada el passat mes de desembre de mesures urgents en matèria d'urbanisme i en matèria d'habitatge.

És per això que avui tornem aquí, perquè el que no pot ser és que tots compartim el diagnòstic, com veurem a les intervencions, però que ningú vulgui assumir la solució. I aquesta no és una qüestió de sigles polítiques, sinó que és una qüestió de país i del món local. Per tant, a través d'aquesta proposta avui portem a votació facultar als ajuntaments, perquè puguin actuar com a administració més propera al ciutadà, amb els mecanismes i amb les eines necessàries, però també per establir una línia d'ajuts específics per assumir els costos i obrir, evidentment, la porta a poder donar una resposta estructural per al país, amb un pla específic d'urbanitzacions equiparable al que podria ser el pla de barris. I, com dèiem, amb aquest finançament real i de suport als ajuntaments.

M'avanço també a les esmenes, per fer-ho en una sola intervenció, que no han sigut acceptades per part del grup socialista que el que exposa, a dia d'avui, són préstecs a través de l'ICF i que, malgrat que pot ser un punt de partida, no solucionen aquest problema ni eviten aquestes línies específiques de crèdit i finançament necessari. Per tot plegat, avui portarem a votació aquesta proposta de resolució demanant la modificació de l'any 2025 a l'any 2026, que és un tema també de tempos del debat de la proposta de resolució. Per tant, portaríem a votació el text inicial.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies diputada Toronjo. I és el torn del grup parlamentari que ha presentat esmenes, Partit Socialista Units per Avançar i té la paraula la diputada Eva Candela. Quan vulga.

Eva Candela López

Moltes gràcies, president. Sí. Una proposta de resolució que va entrar al maig del 2005. Segurament les nostres esmenes també han quedat desfasades en el temps. Vull demanar-li disculpes a la diputada Toronjo, també perquè potser l'haguérem pogut transaccionar, no? Però com que hi ha hagut aquests dies també on l'activitat parlamentària ha baixat una mica i aquest tema va entrar posteriorment a l'ordre del dia, doncs segurament no hem estat prou àgils per poder-ho fer. En tot cas, li demano disculpes.

Bé, de tota manera, des del maig del 2025, que es va entrar aquesta proposta s'ha treballat i s'ha avançat. Jo crec que en aquesta qüestió que ens preocupa a tots els grups parlamentaris. I, diputada Toronjo, no ens preocupa des d'ara, sinó que fa molt temps que preocupa i és lícit ara fer d'oposició. I tant que sí! Només faltaria, eh? Però recordo també els anys que han governat i que han portat al departament de Territori i que no han posat fil a l'agulla en aquest tema perquè són urbanitzacions, com vostè explicava molt bé, dels anys, de fa molts anys i que els problemes ja hi són des de fa molt temps.

Bé, en tot cas, el que sí que tenim sobre la taula ara és la llei 11/2025, tramitada arran del Decret 1 del..., 2/2025, que pensem que estableix un règim jurídic específic per regular aquestes urbanitzacions amb dèficits i que pensem que ha de ser aquest punt de partida, d'anar de solucionant els problemes que hi tenen.

Pensem que es podrà abordar la situació d'una forma global, adaptant-se a les realitats específiques de cada municipi, perquè també és veritat que totes les urbanitzacions són diferents i tenen un grau d'inacabament diferent, evidentment. I pensem que ens assegurem un marc normatiu adequat que ens aportarà..., ens podrà aportar una seguretat jurídica.

Per altra banda, també a principis de març, el Govern va anunciar aquest conveni entre el Departament de Territori i l'Institut Català de Finances per poder finançar els ajuntaments per tal que puguin avançar els diners necessaris per executar aquestes obres o per tramitar el planejament necessari, que també molts municipis es troben amb aquesta incapacitat de no tenir serveis tècnics per poder tramitar el planejament.

Sé que no és el que vostès demanen amb l'esmena 2. Vostès demanen subvencions i no que s'avancin els diners, però pensem que també el Govern fa també un pas endavant per poder començar a solucionar un problema que estem arrossegant des de fa molt temps.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Candela. És el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana i té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Aquesta és una qüestió, i agraïm la presentació d'aquesta proposta de resolució, que no és ni accessòria ni marginal, sinó que és un dels grans reptes urbanístics estructurals del nostre país, com són les urbanitzacions amb dèficits urbanístics i les no recepcionades.

Des del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana donarem suport i votarem favorablement a aquesta proposta de resolució, perquè apunta en la bona direcció i reconeix explícitament una problemàtica que durant massa temps ha anat passant o ha anat quedant ajornada. Per tant, hi donarem suport, ja els ho dic. També dir-los que apunta en la bona direcció, però que és una proposta de resolució que entra en la temàtica molt vagament. És a dir, el primer punt de la proposta de resolució diu: «Dur a terme les actuacions necessàries per resoldre els dèficits urbanístics». Hi insisteixo, va en la bona direcció, però ens cal molta feina per part de tots per poder respondre.

I aquí nosaltres volem començar a posar en valor una iniciativa que no neix del Parlament, sinó que neix del territori, en concret dels ajuntaments i d'alcaldes i alcaldesses de tots els colors polítics, que el passat 11 de març prop d'un centenar d'alcaldes i alcaldesses de Catalunya, amb el suport de les principals entitats municipalistes, van fer públic un manifest conjunt reclamant solucions estructurals per a les urbanitzacions amb dèficits urbanístics. I això no és un gest simbòlic, és un crit d'alerta que crec que hem de reprendre des del món, des del Parlament, del nostre món local, que està assumint responsabilitats sense eines suficients i que ja no pot continuar gestionant aquesta realitat en solitari.

Les dades del problema són clares i contundents. A Catalunya hi ha 1.433 urbanitzacions identificades i prop de 730 presenten dèficits urbanístics greus. Parlem d'una afectació estimada del deu per cent de la població del país i, en molts d'aquests àmbits, no estem parlant de problemes mínims. Estem parlant de serveis essencials, de veïns que viuen sense clavegueram, sense enllumenat, sense paviment als carrers, sense accessibilitat o sense seguretat. I quan s'intenten

regularitzar les quotes d'urbanització van aproximadament entre els 30.000 i els 80.000 euros per parcel·la, cosa que fa inassumible per moltíssima d'aquestes famílies que hi viuen, per milers de famílies, assumir aquest poder posar al dia les urbanitzacions.

Aquest model no només genera desigualtats socials, sinó que posa en risc la viabilitat financera dels ajuntaments, i això no és ni acceptable ni sostenible. Nosaltres també volem posar en valor, com deia la diputada Candela, la llei 11/2025, que va començar amb la seva disposició addicional al text refós de la llei d'urbanisme, a reconèixer que tenim un problema amb aquesta realitat. Ara també dir que soluciona... No soluciona en global, no aporta recursos, no ofereix mecanismes reals d'assumpció econòmica i no dona resposta a les urbanitzacions amb quotes inassumibles. I és cert que tampoc abasta aquelles urbanitzacions que queden atrapades entre exigències desproporcionades, però que ja han començat el procés i que, per tant, urbanísticament no poden tirar endavant. En tot cas, nosaltres...

El vicepresident

Ha d'anar acabant, diputada.

Lluïsa Llop Fernández

Sí. Acabo, president. Nosaltres el que demanarem és exactament i donarem suport a allò que estan reclamant els alcaldes del nostre país, que són aquestes solucions estructurals i crec que n'hem de treballar entre tots, perquè som tots plegats conscients de la situació.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. És el torn del grup parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, vicepresident. El grup popular està d'acord en donar el màxim suport a les urbanitzacions avui en dia que es troben a Catalunya amb dèficits, perquè és

una situació absolutament urgent a l'hora d'abordar-la..., abordar-les, perquè hi ha un gran problema estructural en aquests centenars d'urbanitzacions amb dèficits urbanístics. Més de mil hi ha a Catalunya que estan, com s'ha explicat molt bé, originades entre els anys seixanta i vuitanta, en un context de creixement i d'una planificació inadequada, no?

Però aquestes urbanitzacions no han estat recepcionades pels ajuntaments, la majoria, i moltes tenen uns costos que són inassumibles per part dels propietaris d'aquestes cases on viuen ells, perquè no tenen la capacitat econòmica a l'hora d'afrontar els costos que han de tenir a l'hora de poder urbanitzar en condicions les zones on requereixen. Molts d'aquests propietaris es troben sotmesos a una pressió fiscal molt elevada i, en canvi, no reben els serveis que han de rebre a l'hora de poder tenir aquests serveis, perquè els ajuntaments no tenen capacitat a l'hora de poder-los prestar aquests serveis d'enllumenat, de clavegueram, etcètera, i no es poden afrontar aquests costos. I molts d'ells tampoc, com també s'ha comentat, no poden fer front a aquests costos.

La llei 11/25 no resol aquest problema. Flexibilitza algunes de les condicions, estableix una sèrie d'etapes, de planificació, etcètera. Dona una sèrie d'instruments, però no resol el problema estructural de les urbanitzacions amb dèficit. El Partit Popular va presentar una esmena en aquell projecte de llei perquè veritablement aquestes urbanitzacions poguessin comptar amb el finançament necessari. Per aquest motiu, les vam introduir dins del fons de recuperació urbana, ambiental i social de barris i viles, perquè enteníem que havien de tenir aquest finançament a l'hora de poder abordar aquestes reformes i no va ser acceptada. És veritat que no era suficient amb aquests fons, però sí que ajudava al problema cabdal que és el finançament.

Dit això, el grup popular ha presentat també una proposta que vam registrar. En aquest sentit, aborda alguns dels punts que trasllada la proposició de Junts de tenir un pla director d'urbanitzacions a Catalunya, una reforma integral de la llei d'urbanisme, perquè el que es necessita és introduir flexibilitat, viabilitat i capacitat econòmica a l'hora d'abordar des dels ajuntaments i també des dels propietaris d'aquestes cases, les reformes que es requereixen per tal de poder posar en

condicions en aquestes urbanitzacions. I moltes d'elles, com deia, no són recepcionades.

Per tant, des d'aquesta visió entenem que la proposta de Junts és insuficient respecte a la proposta que ha presentat el grup popular, però el grup popular votarem a favor perquè entenem que hem de donar suport per garantir que aquestes urbanitzacions puguin ser urbanitzades amb condicions, recepcionades pels ajuntaments. S'han de fer totes les obres de viabilitat, de clavegueram, urbanístiques perquè les persones que hi viuen visquin en condicions i que hi hagi un finançament adequat i suficient via subvencions i unes altres vies que es puguin estudiar i valorar i obrir perquè...

El vicepresident

Han d'anar acabant, diputada.

Àngels Esteller Ruedas

...pugui rebre el finançament necessari perquè es puguin, com deia, finalitzar.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. És el torn del grup parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello. Quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias.

(Sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció.)

El vicepresident

He provat un botonet nou. No... L'he apagat. Espero que no sigui cap precedent.

Andrés Bello Sanz

Entiendo que no ha sido intencionado y que tiene mucho interés por escucharme. Bien, pues como decía la diputada anteriormente, pues a todos nos preocupa el problema de las urbanizaciones no recepcionadas y esta falta de servicios básicos. Además, son urbanizaciones en las que, pues dado el precio de la vivienda en la

zona metropolitana, pues cada vez viven más personas, ¿no? Y esta falta de servicios básicos, como se ha mencionado, como el alumbrado público, el suministro de agua potable, alcantarillado y otros complementarios, ¿no?, pues se va agravando con el tiempo.

Pero es verdad que a todos nos preocupa, pero hay una diferencia importante entre VOX y la mayoría de ustedes. Y es que ustedes han gobernado y han gobernado en algún caso de seniors y nadie ha hecho nada. Nadie ha hecho nada por solucionar estos problemas, ¿no? Pero, aun así, aun así, esta situación que parece un poco hipócrita, desde VOX, votaremos a favor de esta propuesta que pone encima de la mesa el grave problema de las urbanizaciones no recepcionadas.

Muchas gracias.

El vicepresidente

Gràcies, diputat Bello, i disculpi la interrupció no forçada. Ara és el torn del Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, avui tenim un problema, el de les urbanitzacions amb dèficits urbanístics, que no podem considerar de cap manera un detall tècnic o com un expedient pendent, sinó que, com s'ha dit, és una problemàtica estructural de país que afecta seguretat, salut, mobilitat, accés als serveis, per tant, en definitiva, afecta les condicions de vida de milers de persones. Per tant, no parlem només de recepció, de classificació del sòl. Són barris on hi ha dèficits greus d'aigua, de sanejament, d'accessos, d'enllumenat, de prevenció d'incendis, de connectivitat. I quan això passa, no parlem únicament i exclusivament d'urbanisme. Parlem de drets i parlem, com dèiem, amb les propostes de resolució anterior, també d'igualtat territorial.

Per tant, cal dir-ho clar, aquesta situació no és només una responsabilitat individual. És l'herència d'un model territorial fallit, especialment de les dècades d'expansió dispersa que va permetre aquestes urbanitzacions mal planificades, allunyades dels serveis i sovint en espais que avui consideràriem inadequats. Per això, la posició dels Comuns és clara: sí a actuar, sí a intervenir, sí a regularitzar allò necessari per

garantir drets i seguretats, però no a convertir aquesta regularització en una amnistia urbanística, ni en una consolidació acrítica d'un model que és ambientalment i també socialment desigual.

Fitxer 33CTH15

La finalitat de l'acció pública ha de ser corregir dèficits essencials que afecten la vida quotidiana, però no revaloritzar patrimonis ni validar expectatives urbanístiques que avui no tindrien cap sentit. I és cert que el nou marc normatiu ha introduït més flexibilitat i ha desbloquejat part de la paràlisi jurídica, però el problema de fons continua. Qui paga? Qui assumeix els costos acumulats? Qui ajuda els municipis sense recursos? I qui evita que famílies vulnerables hagin d'afrontar càrregues inassumibles? I aquí és on la proposta apunta a una necessitat real, però es queda curta. Cal alguna cosa més que una apel·lació genèrica a ajuts, Cal una caixa d'eines pública de veritat.

Per tant, els Comuns defensem, en aquest sentit, tres línies clares. Primer, se n'ha parlat, un fons específic per resoldre els dèficits essencials d'aigua, sanejament, accessos o seguretat, amb criteris socials i territorials. No creiem, com deia la diputada del PP, que la solució sigui el pla de barris. Segon, un suport tècnic estable als municipis, perquè molts no poden afrontar sols aquesta complexitat. I tercer, incorporar una mirada de resiliència climàtica, perquè moltes d'aquestes urbanitzacions concentren els riscos que avui no podem perpetuar.

Per això, donarem suport a la proposta i donem suport a actuar, perquè no és acceptable que hi hagi ciutadania de segona. Però també diem que la sortida no pot ser ni d'una banda la inacció ni de l'altra, l'amnistia, sinó una intervenció pública, exigent, amb recursos, amb criteris clars i amb responsabilitats compartides. En definitiva, direm: regularitzar, sí, però per garantir drets, seguretat i cohesió territorial, no per legitimar un model que va generar el problema.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. Ara és el torn del grup parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular i té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, nosaltres donarem suport a aquesta proposta. Primer de tot, perquè és molt genèrica i això la fa votable, perquè entenem que aquest problema complex, que ve precisament des de fa molts anys i d'un urbanisme totalment descontrolat que va permetre, doncs, fer i desfer sense que ningú posés unes condicions mínimes, ens ha portat a una situació complicada i que, de fet, han passat dècades. Han passat molts governs a la Generalitat i ningú no ha acabat de solucionar perquè és realment complicat. Perquè, per un costat, hi ha aquest urbanisme descontrolat que es va permetre que s'ocupin espais que ara mateix, doncs, seria inqüestionable que això no es podria fer. I, per altre costat, perquè cal recordar que la ciutadania, els veïns i les veïnes que van comprar els seus pisos, les seves propietats en d'altres municipis, doncs, ja van contribuir amb els carrers, amb els serveis, etcètera, que ja estan fets. I que, de fet, en molts municipis, encara en l'actualitat, quan es fan modificacions dels carrers, els veïns paguen una part en contribucions especials, si més no un una part. I hi ha veïns que ja l'han pagat fins a dos o tres vegades. Han pagat el carrer per primera vegada i després les diferents millores que s'han anat fent mitjançant contribucions especials.

Per tant, aquí també es generaria un greuge, però alhora hem de tenir també..., hem de tenir clar que algunes d'aquestes situacions són molt greus, perquè evidentment hi ha un problema de drets bàsics, és a dir, que no estan accedint a uns drets bàsics. Per tant, aquí s'ha de buscar una solució compartida, però que no recaigui ni molt menys amb un cost exagerat pel que són els diners públics, perquè després aquí també s'ha d'entendre que un cop fet aquests serveis, aquestes millores d'enllumenat, clavegueram, etcètera, també hi ha una revalorització, per desgràcia, amb el sistema que vivim, que no és pas el que defensem nosaltres precisament. Però la realitat és aquesta.

Per tant, si posem el cent per cent diner públic per arreglar aquesta situació, estem fent un greuge amb altres veïns i veïnes que encara a dia d'avui estan pagant contribucions especials per arreglar els seus carrers, amb d'altres que no l'han pagat

mai per haver construït una casa, a vegades, en paratges naturals. Vull dir que és una situació bastant complexa, per això hi votem que sí aquesta proposta, perquè al final no soluciona ben re, no?, sinó que posa el problema sobre la taula i que s'ha de buscar una solució i aquesta sí que la compartim.

El vicepresident

Gràcies, diputat Cornellà. No havent cap diputada del Grup Mixt, interpreto que es renuncia al minut per posicionar les esmenes, que ja s'ha fet a la intervenció anterior. Per tant, procedirem a fer la votació dels dos punts per separat?

Judith Toronjo i Nofuentes

Sí.

El vicepresident

Per separat, i tenint en compte també que el punt número 2, on posa 2025 passem a 2026. Per tant, passem a votació del punt número 1.

Vots en contra?

Abstencions?

I vots a favor?

Per tant, s'aprova per unanimitat.

I el punt número 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista Units per Avançar.

I vots a favor?

Vots a favor de la CUP, dels Comuns i d'Esquerra Republicana, de VOX, del Partit Popular i de Junts per Catalunya. Per tant, s'aprova per 9 vots a favor i 5 abstencions.

Control del compliment de la Moció 11/XV, sobre la manca d'inversions i el dèficit de serveis públics al Pirineu (posposada)

390-00011/15

Bé, punt 22, s'ha demanat posposar.

**Control del compliment de la Resolució 207/XV, sobre la creació
d'una línia d'autobús interurbà entre Arenys de Mar i Barcelona**

290-00177/15

I, per tant, passàriem al punt 23, control de compliment de la Resolució 207/XV sobre la creació d'una línia d'autobús interurbà entre Arenys de Mar i Barcelona. Temps d'intervenció, els mantenim en tres minuts? (*Remor de veus.*) Fantàstic. D'acord. Doncs passem la paraula al Grup Parlamentari de Junts. Ja queda menys. Fem com els xiquets, que costa aguantar l'ordre. Té la paraula la diputada Judith Toronjo, del Grup Parlamentari de Junts.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, vicepresident. Fa un any, el maig del 2025, aquest Parlament va aprovar una iniciativa de Junts que instava el Govern a incorporar una nova línia de la xarxa Express que permetés connectar Arenys de Mar amb la ciutat de Barcelona, amb freqüència, especialment a les hores punta, però amb aquesta voluntat de donar resposta a una demanda existent i una demanda del tot acreditada. A més, ho fèiem amb un calendari concret per tal que estigués operativa el 2026. Però el més calent és a l'aigüera i som aquí avui, un any després, on aquesta línia encara continua sense ser existent.

I això no és per manca de diagnòstic, perquè si bé és cert que al llarg d'aquests darrers mesos s'han portat a terme estudis, reunions amb el propi Ajuntament i el Departament de Territori, tot això s'ha fet, però encara no és una realitat. Falta decisió política i voluntat de poder executar el que és un mandat d'obligat compliment per part del Govern de la Generalitat.

Per tot plegat, i perquè creiem que Arenys de Mar mereix aquest autobús que els pugui connectar amb la ciutat de Barcelona, un municipi de més de dinou mil habitants, amb una línia d'autobús directe que els permetria no només connectar amb la ciutat de Barcelona, sinó també donar resposta a un debat parlamentari que portàvem fa unes setmanes en aquesta mateixa comissió, com era connectar amb els serveis assistencials, amb els serveis hospitalaris com Can Ruti i que, per tant,

generaria o acabaria, per tant, amb aquest greuge comparatiu, que ha provocat a altres municipis de la zona o a d'altres comarques que sí que disposen d'alternativa a la línia R1 de Rodalies, que no és eficient i, evidentment, aporta aquesta poca fiabilitat a tots els usuaris.

Per tant, per justícia i perquè creiem que cal donar compliment als acords i a les propostes d'aquest Parlament, avui fem aquesta votació de control de compliment perquè el Departament de Territori mogui fitxa i perquè sigui una realitat aquesta connexió directa d'Arenys de Mar amb Barcelona.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Toronjo. I ara és el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Té la paraula la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Breument. Avui entenem que no és un debat sobre la necessitat del municipi d'Arenys de Mar en tenir aquesta línia de Bus Express. És evident que l'R1, i n'hem parlat abastament en aquesta comissió, ha fet fallida, com les rodalies en general en el país. És evident que cal un servei alternatiu, si volem un mínim servei digne de mobilitat pública en aquest país. I, per tant, el mes de maig passat ja vam votar en aquesta comissió la necessitat de que Arenys de Mar, que no disposa d'aquest autobús, pogués disposar d'un bus express fins a Barcelona que pogués donar servei als veïns i les veïnes. En tant en quant no tenim una línia de tren eficaç, necessitem transports alternatius per garantir la mobilitat.

En tot cas, ho vam votar el mes de maig. És evident que hores d'ara el més calent és a l'aigüera. Aquest autobús no existeix i, per tant, nosaltres entenem que avui el debat és sobre el compliment o no per part del Govern socialista dels compromisos que venen des del Govern..., ai, des del Parlament de Catalunya, un Parlament que té tota la capacitat normativa legal de poder passar en el Parlament, aquelles propostes que aprova en tant que són d'obligat compliment.

Per tant, nosaltres el que reclamariem és al Govern socialista que donés compliment a allò que li demana el Parlament de Catalunya, no només en les propostes de

resolució què aprovem, sinó fins i tot en les demandes que fem, en preguntes, etcètera, els diputats i diputades que sovint ni compleixen calendaris i que quan reps la resposta moltes vegades no fa honor a ser una resposta del Govern davant d'una petició concreta.

Per tant, demanar això al govern del PSC, que compleixi amb el Parlament de Catalunya d'acord amb la normativa que hi ha establerta.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Àngels Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies, senyor vicepresident. El grup popular ja va, en el seu dia, donar suport a la creació d'aquesta línia. Era imprescindible connectar Arenys de Mar amb Barcelona. És una reivindicació d'Arenys de Mar i dels ciutadans d'Arenys de Mar des de fa molt de temps i és imprescindible que això es faci amb el temps que es va preveure en el mes de maig. Per tant, avui, com es diu, no estem valorant la idoneïtat, que també, sinó que si el Govern ha complert o no.

Des del Grup Popular, sempre he demanat la lleialtat institucional que requereix aquest Parlament de Catalunya per part del Govern, i això es tradueix amb el compliment de les resolucions que s'aproven per aquest Parlament. I no és suficient amb fer reunions ni fer estudis, sinó que el que s'ha de fer és materialitzar les resolucions que aquí s'aproven. I això és un exercici de democràcia i un exercici de lleialtat i respecte institucional. I és aquest el motiu pel qual el grup popular reconeix que –a més a més, és així– no existeix aquesta línia i, per tant, el Govern no ha complert i ha menystingut aquesta resolució i també aquest Parlament.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada. És el torn del... Renuncia al torn el Grup Parlamentari de VOX i, per tant, passem al torn del Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler.

Lluís Mijoler Martínez

Bé, per no reiterar, doncs faig meves les intervencions en general que m'han precedit. És una evidència. No s'ha complert amb això. El que respon el govern és, en aquests moments, el municipi d'Arenys de Mar disposa d'una oferta de transport ferroviari mitjançant la línia R1 de Rodalies a Catalunya, que connecta amb Barcelona amb una freqüència de trens cada deu minuts. Jo diria: «Ha! Ha! Ha!», respondria a aquest plantejament. És a dir, no és cert que existeixi. A més, s'estan incomplint precisament amb diferents debats que hem tingut aquesta mateixa comissió sobre l'estat de Rodalies i de l'R1 en concret. És mentida això que s'estigui complint. I tampoc és suficient. O sigui, no es pot dependre de connexions amb Barcelona només amb Rodalies, tenint en compte les incidències de l'R1. Per tant, per nosaltres és bastant vergonyosa aquesta resposta.

Com deia la diputada Llop, no és una qüestió ara de plantejar la necessitat o no. Ja ens vam manifestar en aquest sentit i es va aprovar aquesta proposta de resolució a aquest Parlament i, per tant, el Govern el que ha de fer és complir amb el mandat que rep d'aquest Parlament, perquè si no, la sensació que transmetem a la ciutadania és que es decideixi el que es decideixi, el que fem o deixem de fer en aquestes comissions, doncs, no passa res, perquè el Govern se les podrà saltar, no? I les conseqüències acabaran sent que els diputats i diputades, doncs, deixarem de venir a les comissions perquè no serviran per res, no? I crec que això no és la intenció ni l'objectiu que ha de tenir aquest Parlament i, sobretot, no és aquest l'exemple que hem de donar a la ciutadania.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat. I ara és el torn del grup parlamentari de la CUP i té la paraula el diputat Dani Cornellà.

Dani Cornellà Detrell

Bé, certament, l'informe de control de compliment d'aquesta resolució, que demanava un bus directe entre Arenys i Barcelona, és bastant una presa de pèl, perquè al final dir que Arenys ja disposa del tren de l'R1 amb freqüències d'entre

deu i vint minuts, cosa que és certa quan funciona, no hi ha cap incidència –que això també potser ho hauríem d'afegir– donat que és una constant. Si fos una cosa excepcional, entendríem que no ho poséssim. Però com que l'excepcionalitat és que vagi a temps, doncs ho hauríem de posar. Però és que posar això no és el que demanava la resolució aprovada. És a dir, el Govern contesta una cosa que no té res a veure amb el que s'ha aprovat, no?

I, de fet, ens diu que el que s'està fent un estudi de viabilitat. Bé, a nosaltres ens agradaria saber quan durarà aquest estudi de viabilitat per crear aquesta línia i, a més, ho diu que quan es disposi de pressupostos. Tot plegat un despropòsit. I només preguntava... No, no, ens preguntem si aquest estudi de viabilitat durarà tant com les grans promeses que fa aquest Govern que ens diu que farà no sé què del 2026 al 2035, del 2026 al 2030. És a dir, totes les promeses que fa sempre sobrepassen la seva pròpia legislatura, que és de quatre anys. Per tant, doncs, és de manera gratuïta, no?, fer aquestes afirmacions, perquè desconeixen si a la propera legislatura hi seran o no.

O bé o també recordar les respostes que fan a moltes de les preguntes parlamentàries que fem els diferents grups que de veritat, com aquesta sembla una presa de pèl, moltes també ho semblen, de més que informant, desinformant i no responent al que hem preguntat, cosa que és totalment surrealista, però certa i que es pot comprovar fàcilment.

Fitxer 33CTH16

El vicepresident

Gràcies, diputat. No havent-hi cap diputada del Grup Mixt, tanca esta ronda el Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar i té la paraula el diputat José Ignacio Aparicio.

José Ignacio Aparicio Ciria

Molt bé, moltes gràcies. Avui abordem el control de compliment d'aquesta proposta de resolució sobre la connexió entre Arenys de Mar i Barcelona. I crec que és important, doncs, fer una valoració seriosa, rigorosa i honesta del punt en què ens

trobem. En primer lloc, cal recordar quin era el context d'aquesta iniciativa. El debat de fons no era només la petició d'una nova línia d'autobús, que també, sinó la necessitat de donar una resposta real a una problemàtica de mobilitat molt evident al Maresme i especialment a Arenys de mar, una dependència excessiva d'un únic mode de transport amb una R1 que durant massa temps no ha ofert la fiabilitat exigible, és veritat, i una pressió creixent sobre la mobilitat per carretera. I això és el que es va exposar en la sustentació de la proposta quan es va parlar de la necessitat d'oferir alternatives al vehicle privat.

Des d'aquest punt de vista, el compliment no es pot llegir només en termes binaris, com si tot fos o línia creada o línia incompleta. Arenys de Mar disposa d'una oferta ferroviària amb l'R1 amb freqüències de pas entre deu i vint minuts i no sempre fallen. Carai! I, de l'altra banda, la Generalitat està estudiant la viabilitat de crear aquesta nova línia un cop es disposi de pressupost, perquè sí, senyors i senyores, els pressupostos són necessaris, alhora que també cal formular un nou mapa de serveis a nivell de tot Catalunya.

Per tant, hi ha una actuació oberta i treball tècnic en marxa. Hi ha reconeixement explícit de la necessitat d'analitzar aquesta connexió i el contacte amb el territori hi és. De fet, bé, així ho han reconegut i la darrera reunió amb l'Ajuntament d'Arenys va ser el 10 de febrer del 2026. Fa re.

Però a més, també s'ha de posar en valor que la millora de la mobilitat d'Arenys no està..., no s'està abordant només des de la carretera. En la mateixa substantiació..., substanciació, perdó, ja es va exposar que s'han fet actuacions rellevants a Rodalies, com la posada en servei de les andanes de dos-cents metres, que han de permetre incrementar fins a un vint per cent la longitud dels trens, augmentar la capacitat del servei i millorar de manera substancial l'oferta de places. Aquesta inversió, d'uns tres milions d'euros, forma part d'una estratègia de reforç del transport públic, que també beneficia directament els usuaris d'Arenys de Mar.

Per tant, el que tenim avui és una doble línia de treball coherent, que és millorar Rodalies perquè recuperi capacitat, fiabilitat i qualitat de servei i alhora estudiar la viabilitat d'una connexió per carretera que complementi aquesta oferta i doni resposta a les necessitats específiques del territori. I aquesta és la clau:

complementarietat, no confrontació, entre models de transport. Perquè si volem reduir l'ús obligat del vehicle privat, descongestionar accessos, aprofitar infraestructures com la C-32 i el carril bus-VAO i avançar cap a una modalitat més sostenible al Maresme, hem d'actuar amb visió de xarxa i no amb solucions aïllades.

Nosaltres considerem que hi ha avenços, que hi ha actuacions en marxa i que hi ha una orientació correcta del compliment, perquè s'està treballant per reforçar la connexió d'Arenys de Mar amb Barcelona. I sí s'han fet promeses, i ja la sensació de la ciutadania segurament canviarà amb totes les obres i els treballs que s'estan fent, com mai s'havien fet. I les inversions i els treballs estan aquí i veurem els resultats.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Moltes gràcies, diputat Aparicio. Bé satisfet que conforme..., com més dura..., va durant la comissió, la capacitat de síntesi dels diputats i diputades també és directament proporcional.

Bé, procedim a la votació tenint en compte el reglament del Parlament que es considera..., votem si es considera que el Govern ha donat compliment o no i, per tant, si es vota que no es considera que no s'ha donat compliment. Abstenció és evident, i si es vota que sí, és que es considera que sí, que el Govern ha donat compliment. Procedim a la votació.

No?

La CUP, els Comuns, Esquerra Republicana, Vox, Partit Popular i Junts per Catalunya.

Abstencions?

Cap.

I vots favorables?

Sí, el Partit Socialista Units per Avançar. Per tant, 9 vots en contra i 5 a favor. Per tant, es considera, entenc, que no es complix el compliment de la resolució 207/XV per part del Govern.

Dit això, acabem tots els punts de l'ordre del dia. Acabo, si m'ho permeten, desitjant la prompta recuperació del president de la comissió, Quim Calatayud, i esperem veure'l a la següent.

Vinga, fins ara.

S'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT