



TRANSCRIPCIÓ EN BRUT

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

Sessió núm. 32 / CTH / 25.03.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\32CTH\

Fitxer 32CTH1

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

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 32, dimecres 25 de març de 2026

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

Sessió 32 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. Proposta de resolució sobre el servei deficitari de la línia d'autobús 786 entre Manresa i Talamanca (tram. 250-00679/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 272, 62; esmenes: BOPC 306, 42).
2. Proposta de resolució sobre la millora del servei de transport públic al Bages (tram. 250-00701/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 285, 15; esmenes: BOPC 347, 146).
3. Proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per a accedir als centres hospitalaris de referència (tram. 250-00592/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 244, 27; esmenes: BOPC 282, 20).
4. Proposta de resolució per a la posada en marxa d'una línia d'autobús directe entre el Maresme i l'Hospital Germans Trias i Pujol (tram. 250-00758/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 315, 133; esmenes: BOPC 354, 11).
5. Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a l'entrada de la urbanització de Can Mas, a Piera (tram. 250-00687/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 279, 50; esmenes: BOPC 347, 144).
6. Proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari i la justícia tarifària a la Cerdanya (tram. 250-00689/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 279, 53; esmenes: BOPC 347, 144).
7. Proposta de resolució sobre el millorament dels accessos a la C-17 a Vic (tram. 250-00632/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 261, 19; esmenes: BOPC 306, 30).

El vicepresident

Bé, si els sembla, comencem. En primer lloc, excusem de moment el president de la comissió, que ha tingut una incidència a primera hora del matí i, en principi, s'incorporarà durant el transcurs de la sessió, si tot va bé. Dit això, també s'excusa la diputada Rosa Maria Soberana, del Grup Mixt.

Substitucions? Sí...

Àngels Esteller Ruedas

Sí, vicepresident. Pel part del Grup Popular, el diputat Cristian Escribano em substituirà a mi en les dues següents, en la 3 i la 4. I després el senyor Pau Ferran em farà la 7.

El vicepresident

A la 7. Alguna substitució més?

Manel Ezquerria Tomàs

Perdona..., nosaltres, el Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, la diputada Elena Díaz substituïx la diputada Eva Candela, i el diputat Cristòfol Gimeno, el diputat José Ignacio Aparicio. I a la vegada, el diputat Cristòfol Gimeno serà substituït per la diputada Conxi Jiménez. I després també el diputat Jordi Riba incorporarà per al punt número 5.

El vicepresident

Sí, gràcies. Judith Toronjo...

Judith Toronjo i Nofuentes

Bon dia. Per part de Junts, en lloc del president de la comissió que s'incorporarà més tard, del Quim Calatayud, hi haurà la diputada Anna Navarro. I, en lloc del diputat Salvador Vergés, avui la diputada Sònia Martínez.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies. Sí, Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Per part d'Esquerra Republicana, els punts 3 i 4 els farà la diputada Najat Driouech.

El vicepresident

D'acord, gràcies.

**Proposta de resolució sobre el servei deficitari de la línia
d'autobús 786 entre Manresa i Talamanca**

250-00679/15

Per tant, procedim començant el dia de la comissió. La primera proposta de resolució sobre el servei deficitari de línia autobús 786, entre Manresa i Talamanca, presentada pel Grup Parlamentari de Junts, i té la paraula la diputada Sònia Martínez, quan vulgui.

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, vicepresident. Bé, quan al novembre del 2024 va entrar en servei la línia 786, entre Manresa i Talamanca, passant per Sant Fruitós de Bages, Navarcles i Mura, va ser una notícia molt celebrada al Bages. Anys de reivindicació del territori es traduïen finalment en una realitat, la connexió amb transport públic per municipis que fins aleshores quedaven al marge. Però, ben aviat els usuaris van denunciar una situació difícil de creure en un servei de la xarxa pública de la Generalitat, furgonetes sense seients, passatgers obligats a seure a terra sense cap mesura de seguretat i pagant el preu íntegre del bitllet per un servei que no es corresponia en absolut amb el que s'havia anunciat.

I davant d'això, Junts va presentar una pregunta escrita al Govern, exigint explicacions sobre l'estat del servei, les mesures previstes, i si s'obriria un expedient sancionador a l'empresa operadora. I la resposta que vam rebre de la consellera és que hi havia hagut, evidentment, un error greu de gestió per part de l'operadora, que els serveis d'inspecció havien obert un expedient i que s'havien adoptat mesures per garantir un vehicle adequat i que s'havia mantingut una reunió també a Talamanca amb l'Ajuntament i els usuaris de l'empresa, per demanar excuses i establir procediments per evitar que la situació es tornés a produir.

Bé, reconeixem que el Govern ha actuat, però reconèixer que s'ha actuat no significa que el problema estigui tancat, significa que s'ha fet el mínim exigible i nosaltres estem aquí precisament per garantir que no quedi en una correcció puntual. Perquè la pregunta de fons continua sent la mateixa. Com és possible que una empresa operadora de la xarxa pública arribi a prestar un servei en aquestes condicions? Els serveis d'inspecció han de fer un seguiment continuat i des de Junts per Catalunya continuarem vetllant perquè aquest mínim es compleixi, ara i en el futur.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Martínez. I ara seria el torn del grup esmenant, del Partit Socialista, i té la paraula el diputat Cristòfol Gimeno, quan vulgui.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Bon dia, gràcies, president. Bon dia, diputades, diputats. Sí, bàsicament per defensar la posició del nostre grup, aquesta esmena que hem presentat i que, com hem parlat ja amb la diputada de Junts, doncs agraiïm que s'accepti aquesta esmena que hem presentat, perquè coincidim en la necessitat que hi hagi aquest servei de comunicació amb transport públic d'aquests municipis més allunyats, diguéssim, de la capital de comarca, com és Manresa.

I, per tant, com es diu, des del novembre del 2024 es va posar en servei i, en general, ha donat bons resultats i hi ha una demanda que, en principi, satisfà les necessitats dels veïns i veïnes d'aquest municipi, un municipi petit, no arriba a tres-cents habitants. Per tant, no hi ha molta demanda, però en aquest sentit és necessari que, encara que siguin aquests municipis petits, hi hagi aquest servei de transport públic.

I, per tant, la nostra esmena anava en el sentit que, efectivament, aquestes situacions per part de l'operador, que en aquest cas és Sagalés,...

Fitxer 2

en un moment molt concret i puntual va fer servir un vehicle que utilitzava per prestar servei a persones amb discapacitat i, per tant, que va treure els seients per seure

per poder-hi encabir les cadires de rodes a les persones que s'havia de prestar prèviament aquest servei i, per tant, es van produir aquestes situacions. El departament n'és conscient, es van fer, com ja s'ha dit, les diferents reunions amb els usuaris i amb l'Ajuntament de Talamanca.

I, bàsicament, aquesta esmena que presentem va en la línia que s'han de reforçar els controls, hi ha d'haver el contacte necessari perquè no es produeixin i en això tant aquest grup com el Govern al que donem suport seguirà treballant per incidir i que aquestes situacions no es produeixin i, per tant, anar millorant aquest servei interurbà entre tots els municipis del Bages i la capital de comarca, que és Manresa.

Gràcies.

El vicepresident

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Diputats i diputades, bon dia a tothom. Jo crec que aquesta proposta de resolució sobre aquest servei evidentment deficitari de la línia d'autobús 786, entre Manresa i Talamanca, al que ens convida d'entrada és a fer una reflexió, i és que el transport públic de la majoria immensíssima de pobles –siguin més grans, siguin més petits–, de Catalunya estan en mans d'operadors privats.

El transport públic, i segur que tots coincidim, és una eina imprescindible per garantir la mobilitat i la vertebració del país, és a dir, és un factor absolutament clau en l'equitat territorial. Una de les moltes conseqüències de la fallida dels operadors públics de transport és la major dependència d'aquests operadors privats, perquè són els que ens ajuden a compensar les mancances dels públics. A més a més, i ho sabem tots, els contractes que estan regulant la majoria d'aquest transport, que regulen drets i obligacions i les característiques del servei que necessitem avui, són d'ahir, de molt ahir. De fet, venen dels anys cinquanta, estan fets en un escenari absolutament diferent. Per tant, ens cal un procés d'actualització de tots aquests contractes que regulen aquesta col·laboració publicoprivada i que s'adeqüen a les necessitats i estàndards del servei del 2026.

Aquesta moció també va de que cal que l'Administració garanteixi els drets de la gent, no només en les obligacions que s'han de definir per les empreses operadores del servei, sinó també en els mecanismes de seguiment i de control de la prestació de servei. I, encara que els fets que originen aquesta proposta de resolució es remunten al novembre del 24, podríem trobar fets en concessions de mil i un punts del país, que porten a situacions realment esperpèntiques del transport que estem podent donar cada dia. De fet, en aquest cas concret, els fets jo entendria que són greus, especialment per la seguretat de les persones usuàries i, per tant, cal interpel·lar-nos a assegurar que s'estableixen mecanismes perquè aquestes coses no puguin tornar a passar, ni en aquesta línia, ni en cap altra.

Evidentment, seria inadmissible per un servei estrictament privat, però encara ho és molt més per un servei que se suposa públic, malgrat que es doni via aquesta col·laboració publicoprivada. Per tant, insisteixo, passaria el mateix a qualsevol lloc del país. En aquest cas, afectava la gent de Manresa, Sant Fruitós de Bages, Navarcles, Mura i Talamanca, però qualsevol poble del país, per petit que sigui, perquè no és un tema de dimensió, es mereix tenir un transport públic de qualitat.

Per tant, des d'Esquerra, evidentment, donarem suport en aquesta proposta de resolució que han presentat i el que necessitem és garantir tots plegats, garantir a l'Administració un transport com un servei públic de qualitat, que garanteixi aquesta necessària cohesió i equitat territorial.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. 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 Bages pateix un dèficit estructural de mobilitat i de transport públic, però s'agreuja, naturalment, en els municipis petits, tenen moltes més dificultats a l'hora de poder tenir un transport de qualitat. La línia 786, entre Manresa i Talamanca, ha patit una incidència, però no és una incidència puntual. És una qüestió d'una enorme gravetat, perquè es posava en risc la seguretat de les

persones que van agafar aquell autobús i, per tant, des d'aquesta visió, no és només una incidència de retard, de dificultat a l'hora d'assolir aquest transport, sinó que és una qüestió molt greu, perquè posa en risc la seguretat de les persones.

El Grup Popular, quan considera que s'ha d'enfortir el que és tota la col·laboració publicoprivada, entén que el servei ha de ser de qualitat i no és una qüestió del model de col·laboració publicoprivada. El problema és qui fa el plec de clàusules i quines són les condicions que s'exigeixen, en aquest cas al prestador del servei, perquè el presti amb condicions de qualitat. I quines són les sancions, les infraccions que s'imposen i com reacciona l'Administració quan hi ha un incompliment, i un incompliment tan greu com és posar en risc la seguretat de les persones, que és el cas que avui ens ocupa.

Per tant, no és una incidència menor, sinó que és una incidència que considerem gravíssima. I el que no entenem és com en una situació d'aquestes tot s'arregla amb una reunió. No, no, escolti'm una cosa. En aquest plec de clàusules que no hem tingut l'oportunitat de valorar, quines condicions hi havia, quines infraccions s'han comès i quines són les conseqüències que s'han assumit per evitar que ningú torni a fer una cosa d'aquesta dimensió. Perquè, com deia, no és un mal funcionament del servei, sinó que és posar en risc la vida de moltes persones que confien en el transport o que es veuen obligades a agafar aquell transport, encara que sigui en aquestes condicions, perquè no tenen altres alternatives.

Per tant, aquí el que ens sorprèn és la manera, la relaxació que hi ha, com si fos un incompliment més, quan el que realment ha de fer l'Administració és garantir a través dels plecs de clàusules unes bones condicions, unes sancions ben clares, unes obligacions ben determinades i una, fins i tot, resolució de contracte quan hi ha un incompliment tan greu com aquest.

Per tant, nosaltres, naturalment, donarem suport en aquesta proposta, valorem el fet que, naturalment, s'hagi solucionat i que s'hagi resolt aquest problema, però la clau és de fons. I és una reflexió perquè és la segona vegada que ens arriben a aquesta comissió qüestions de prestació de serveis o de concursos. I la clau està en com es fa el concurs, quines clàusules s'introdueixen i quina és la reacció de l'Administració

quan hi ha un incompliment tan greu com aquest, que no és només una incidència, sinó que és un tema de seguretat dels usuaris.

Per tant, aquesta és una qüestió que nosaltres considerem que la Conselleria ha de tenir en compte i que ha de prendre mesures més de fons i de caràcter estructural, perquè sinó, està en qüestió el que molts utilitzen per dir, els privats, no. No, el privat ho fa bé, sempre que, naturalment, l'Administració faci el que ha de fer, que és condicions clares, exigència de qualitat en el servei i valorar aquesta prestació.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Esteller. I ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello, quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, señor vicepresidente, tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El vicepresident

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

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, volem començar dient una cosa molt clara. El que passa a línia 786, entre Manresa i Talamanca és absolutament inacceptable. Parlem d'un servei de transport públic que el que hauria de servir és per connectar municipis al Bages, per tant, reduir desigualtats territorials, garantir la mobilitat dels veïns i veïnes que no poden dependre sempre del vehicle privat. I ens trobem amb un servei deficient, impropï d'una xarxa pública i, eventualment, amb aquestes afectacions greus que s'han denunciat, que són també per la seguretat de les persones usuàries.

Que una línia que s'ha estat creada per respondre a una reivindicació històrica del territori acabi funcionant amb vehicles inadequats, amb persones usuàries sense les condicions mínimes de dignitat i seguretat, no és només una incidència puntual, és el símptoma d'una manera de gestionar la mobilitat que, massa sovint, el que fa és posar per davant la lògica de la concessió i del cost en comptes del que hauria de

ser, que és el dret al transport públic. Per nosaltres, pels Comuns, ho hem dit sovint, la mobilitat no és un luxe i tampoc és un servei residual pels territoris menys densos. És un dret, i aquest dret ha de ser efectiu tant a Barcelona com a Talamanca, tant a l'àrea metropolitana com a les comarques interiors.

La transició ecològica serà justa o no serà, i això vol dir garantir alternatives reals – reals–, al cotxe privat arreu del país. Per això compartim el fons d'aquesta proposta. Cal actuar, cal investigar què ha passat, cal corregir immediatament les deficiències i cal exigir responsabilitats a l'empresa operadora si s'han incomplert les condicions del servei. Veiem amb bons ulls que s'insti el Govern a intervenir de manera urgent i creiem que aquesta resolució seria encara més útil si incorporés explícitament la garantia que el servei es prestarà amb els vehicles adequats, amb informació transparent als usuaris i usuàries, amb un seguiment periòdic i amb les sancions o les mesures correctores que corresponguin en cas d'incompliment.

El control del servei es pressuposa. El que avui discutim és què passa quan falla aquest control i quan una empresa privada que presta un servei públic no garanteix les que han de ser condicions mínimes exigibles. En aquest cas, no n'hi ha prou amb observar. Cal actuar, depurar responsabilitats i sancionar si correspon.

Votarem favorablement.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. No estant cap diputat del Grup Parlamentari de la CUP i, havent-se excusat el Grup Mixt, té la paraula per un minut la diputada Sònia Martínez per posicionar-se sobre les esmenes.

Sònia Martínez i Juli

Sí, gràcies, vicepresident. Pel que fa a aquesta esmena presentada pel Grup Parlamentari dels Socialistes, considerem que reflecteix adequadament la situació actual. El problema que vam denunciar s'ha corregit, però la feina no acaba aquí. El seguiment continuat del servei és precisament el que els veïns d'aquestes poblacions necessiten. No volem que això quedi en un episodi puntual i oblidat, sinó que el Govern quedi formalment compromès davant d'aquest Parlament a vetllar

perquè la línia 786 i totes les línies funcionin amb les garanties que correspon a un servei públic de qualitat.

Per tant, acceptem l'esmena.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Martínez.

Per tant, passarem a votació.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per tant, quedaria aprovada per unanimitat.

Gràcies.

Proposta de resolució sobre la millora del servei de transport públic al Bages

250-00701/15

Passem al segon punt de l'ordre del dia, la proposta de resolució sobre la millora del servei de transport públic al Bages, presentat pel Grup Parlamentari de Junts. I té la paraula la diputada Judith Toronjo, quan vulgui.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, vicepresident. Molt bon dia a tothom. Seguim parlant del Bages, una comarca de gairebé cent noranta mil habitants, i en aquest cas concret ho fem parlant dels cinc-cents mil desplaçaments interns diaris que hi ha a la comarca, entre els municipis, i dels quals només el quatre per cent es fan amb transport públic, és a dir, amb autobús o amb tren, mentre que quan es tracta d'un desplaçament fins a la ciutat de Barcelona, aquesta xifra incrementa fins al 46,5 per cent, de manera que l'ús del transport públic encara és clarament minoritari en aquest territori.

En conseqüència, hi ha una alta dependència d'aquest vehicle privat com a clara alternativa, i ho és pels pols econòmics industrials de la comarca, tenint en compte com quaranta-cinc dels cent trenta polígons, amb quatre mil treballadors, no tenen cap parada pròxima, i les que estan més properes parlem de tres-cents metres. En aquest sentit, i com a conseqüència, aquesta manca d'ús del transport públic ens porta com a alternativa real i efectiva a parlar de la mobilitat del Bages com un problema existent, i del que cal revertir-ho davant la insuficiència de freqüències amb mesures clares per aquest motiu i davant les desigualtats d'oportunitats clares territorials.

Avui parlem de l'estudi de mobilitat del transport públic del Bages, pel que ja es recullen plans de millora i pel que ja es recullen algunes de les mesures viables per revertir aquesta situació, on es fa evident aquestes mancances actuals i pel que es parla de revisar i ampliar, abans que finalitzi aquest any, l'oferta del transport públic de la comarca, prioritzant la cobertura horària, és a dir, aquelles hores, aquells horaris en els que hi ha més freqüència d'usuaris.

Val a dir, com aquesta proposta es va presentar fa uns mesos, per tant, cal actualitzar els terminis, parlàvem del primer trimestre del 2026, demanàriem en aquest cas a la Mesa de poder actualitzar per poder incorporar l'últim trimestre del 2026 a la proposta de resolució, i en aquests punts i en aquestes mesures claus.

Per altra banda, també per poder impulsar el servei efectiu de transport a la demanda al Bages, per cobrir aquestes necessitats amb la baixa densitat o amb connexions deficients i per poder finalitzar també, abans d'acabar el 2026, el servei que actualment presten empreses concessionàries i, en concret, en aquesta línia que parlàvem a la proposta anterior de la 786, entre Talamanca i Manresa. Per tot això, demanàriem el vot favorable.

I m'anticipo ja al posicionament sobre l'esmena, rebutjant el següent torn de paraula, ha quedat rebutjada i en tot cas, doncs, sí que demanàriem a la Mesa de poder actualitzar aquests terminis que ens porten a vegades que, quan presentem les propostes tarden uns mesos que es puguin debatre i es puguin substanciar, i en tot cas, creiem que seria adequat que finalitzi el 2026, amb aquesta revisió i amb aquest impuls, tal i com sol·licitàvem des del nostre Grup Parlamentari de Junts.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies,...

Fitxer 3

Diputada Toronjo. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista, que ha presentat una esmena i té la paraula el diputat Cristòfol Gimeno.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Gràcies de nou, president. Bé, de fet, per fixar la posició del nostre grup sobre aquesta proposta de resolució, que parla d'una manera més genèrica d'aquest transport públic interurbà a la comarca del Bages i a la qual hem presentat una esmena en la línia de no coincidir exactament amb la literatura de la proposta de resolució, bàsicament perquè ja fa bastants anys que s'hi està treballant amb aquest servei d'aquesta xarxa de transport públic interurbà a la comarca del Bages.

I progressivament, diferents governs, el Govern anterior però també l'actual Govern han anat millorant aquesta xarxa de busos interurbans per poder donar serveis a les necessitats de la comarca del Bages d'aquests municipis –com parlàvem a l'anterior proposta de resolució–, molt petits quant a població, en extensió en termes de municipal molt grans, però molt petits. I, per tant, oferint també servei de transport a demanda en aquests municipis petits.

I per tant, nosaltres plantejàvem una refosa d'aquests tres punts de la proposta de resolució en un, bàsicament perquè dèiem, continuar treballant en les millores de servei del transport públic al Bages. Aquest és un tema de debat també en diferents consells d'alcaldes de la comarca. Hi ha una col·laboració estreta i coordinada entre el Consell Comarcal del Bages i la Direcció General del Departament de la Generalitat corresponent, i entenem que es van incorporant en la mesura del possible totes aquestes necessitats.

De fet, per posar un exemple concret, aquest primer u de desembre de l'any passat, del 2025, va entrar en servei un nou mapa de transport públic amb una xarxa de

busos interurbans, en aquest cas connectava Manresa amb Sant Joan de Vilatorrada, amb Sant Fruitós de Bages, amb Navarcles, amb aquests pols, diguéssim, de l'àrea metropolitana de Manresa, si em permeten l'expressió, que porta aquests municipis que tenen més població a la capital de comarca. I que també amb aquests increments d'aquests nous serveis, concretament aquesta era la línia 760, oferia també servei als treballadors i treballadores per poder arribar en condicions més òptimes i sense haver de fer servir el transport privat als polígons industrials que estan en aquestes zones.

Per tant, simplement no ens posicionarem en contra d'aquesta proposta de resolució, ens abstindrem, bàsicament pel que he estat explicant i som conscients que tant aquest grup com el Govern al qual donem suport seguirà treballant per millorar les línies de transport interurbà a la comarca del Bages.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Gimeno. I ara és el torn dels diferents grups parlamentaris que no han presentat esmenes, començant pel Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Lluïsa Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. És una obvietat que el model de transport públic, la seva eficiència i fiabilitat, o la manca d'elles, en aquest cas, acaba condicionant de forma determinant el model del país. Estem patint un desplaçament de població cap a la costa i cap a les capitals de comarca majoritàriament. Se'ns estan buidant els pobles i patint crisis habitacionals a les àrees urbanes. I el transport públic avui té un paper absolutament rellevant per compensar aquestes tendències i equilibrar el país. I la comarca del Bages, evidentment, no s'escapa d'aquesta realitat i exemplifica el que està succeint a moltes comarques del nostre país.

Anys de mancances en inversions, en infraestructures i en transport públic, la crisi habitacional en l'àrea metropolitana de Barcelona, la crisi de Rodalies, en aquest cas, amb una R4 que segueix amb afectacions i sense saber quan es recuperarà l'antiga normalitat del servei, comportant la sobresaturació de les línies interurbanes

que conviuen, per una banda, amb la insuficiència o inexistència de freqüències de bus entre els municipis i els llocs de treball que aboca a la utilització inevitable del vehicle privat.

Per garantir la igualtat efectiva entre tota la ciutadania, tant en drets com en oportunitats, cal definir models de mobilitat adaptats a les necessitats, evidentment, entre tots els pobles del Bages i la connexió dels diferents pobles amb els polígons industrials i amb Manresa. El món local aquí és qui està fent la feina. Tant el Consell Comarcal del Bages com l'Ajuntament de Manresa mai han desistit a reclamar millores en el servei públic de transport per carretera. I ho han fet, i ho fan amb actitud constructiva, posant damunt de la taula propostes concretes que se'n deriven de diferents estudis encarregats per trobar solucions.

El 2024 es va fer l'estudi de millora del transport públic interurbà de passatgers per carretera al Bages i fruit d'aquest estudi la Generalitat va implementar la millora dels serveis interurbans entre Sant Joan de Vilatorrada, Manresa, Sant Fruitós de Bages i Navarxes. El 2025-26 es va fer l'estudi per la creació i millora de serveis de transport a la demanda –del TAD–, al Bages. El 2026, l'estudi per la millora del transport públic als polítics d'activitat econòmica. Per tant, el món local està fent la seva feina amb propostes documentades, no genèriques, amb detectar exactament aquelles dificultats que pateix el territori. Per tant, el Consell Comarcal del Bages està liderant múltiples estudis per seguir impulsant una mobilitat en transport públic més accessible, de qualitat i de confiança.

Ara, cal exigir més inversió per dotar de més serveis de transport públic a la Catalunya Central. Cal ampliar oferta, millorar la connectivitat amb els polígons, transport a demanda als pobles petits i, en definitiva, millorar la qualitat del servei. Per tot això, donarem suport a les demandes d'aquesta proposta de resolució, de fet, que seria aplicable arreu del país. En els seus dos primers punts venen a demanar que es revisi i s'ampliï el transport públic al Bages, cobertura horària, polígons, nuclis de població, freqüències, sense concretar més. La concreció està en aquests estudis del Consell Comarcal del Bages i el segon punt també demana impulsar aquest servei efectiu de transport a demanda al Bages, que també respon a un estudi del propi Consell Comarcal.

Per tant, propostes serioses des del territori, que ja ho deia l'anterior diputat que m'ha precedit, que es van recollint des de la Generalitat, des del Govern anterior, que cal continuar recollint des de l'actual Govern per donar servei als veïns i veïnes de les comarques del Bages.

El vicepresident

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

Àngels Esteller Ruedas

Gràcies, vicepresident. Com hem comentat en la proposta inicial, el Bages pateix un greu dèficit estructural del que és el transport públic i té un greu problema del que és la mobilitat i grans deficiències en tota la comarca. Cal destacar, com s'ha mencionat, que les dades aquí són molt clares, només el quatre per cent dels desplaçaments interns es fan amb transport públic.

Això el que detecta és que és un sistema insuficient, mal connectat i poc adaptat a les necessitats. Perquè estem parlant d'una comarca amb una gran activitat industrial. Milers de treballadors s'han de desplaçar i, en canvi, no tenen un transport públic que els permeti arribar a temps i que puguin, en aquest cas, organitzar els seus horaris laborals. Això genera una gran penalització, especialment en els pobles petits on tenen habitants que s'han de desplaçar dia a dia a uns altres municipis de la comarca.

Per tant, des d'aquesta visió el que sí que veiem és que els models actuals no responen a les necessitats del territori. Cal més avaluació, exigències i resultats. S'estan fent estudis, els ajuntaments s'estan implicant, la comarca també, però el que cal és una estratègia clara, definida i amb recursos a l'hora de poder connectar el Bages com és necessari, d'acord amb els polígons industrials que té, com l'activitat econòmica que també té, que hi ha una gran dispersió i, per tant, aquesta dispersió fa que hagin de tenir una molt bona connexió de transport.

I aquesta insuficiència, si és cert que la gent ha d'utilitzar més el vehicle privat, perquè si és una opció personal està molt bé, perquè la gent ha de poder triar el vehicle o la mobilitat que vol en plena llibertat, sigui privada o pública, però una altra

cosa és quan ja no hi ha una oferta pública que impedeix les persones moure's amb aquest tipus de transport, o quan es mouen amb aquest tipus de transport tenen unes grans deficiències en hores, en freqüències, en tot.

Per tant, aquesta proposta sí que millora el que són les freqüències, la connexió amb els polígons industrials i també la introducció del transport a demanda, que són totes elles mesures necessàries en línia amb els dèficits i amb les necessitats que avui té la comarca.

El que sí que també diem és que aquesta proposta s'aprovarà segurament avui, però el que es requereix és una aposta decidida per la intermodalitat i que es doti de recursos suficients perquè tots aquests estudis, totes aquestes carències es pugui articular un sistema de transport que sigui realment efectiu i que veritablement solucioni aquest dèficit de connexió entre els pobles del Bages, especialment amb tot el tema dels polígons industrials, tan necessari i tan urgent.

Per tant, des d'aquesta visió, el Grup Popular donarà suport en aquesta proposta.

El vicepresident

Gràcies, diputat Esteller. I ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX i té paraula el diputat Andrés Bello, quan vulgui.

Andrés Bello Sanz

Muchas gracias, señor vicepresidente. Tan solo para anunciar nuestro voto favorable.

El vicepresident

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

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Com a la proposta anterior, compartim una part important del diagnòstic que es planteja aquesta PR, perquè és evident que la situació del transport públic al Bages ja fa temps que arrossega mancances que són estructurals i això, ho hem dit, té conseqüències molt concretes en la vida quotidiana de la gent. Quan en una comarca amb centenars de milers de desplaçaments interns diaris el

transport públic continua tenint un pes tan baix, el que això ens està dient és que no existeix una alternativa real, útil i competitiva al vehicle privat per una part molt important de la població. I això no és una qüestió menor, té a veure amb una desigualtat social clara, té a veure amb la cohesió territorial i té a veure també amb model de país.

En aquest sentit, compartim que cal reforçar les freqüències, millorar la cobertura horària i vertebrar millor la connexió entre municipis de la comarca, especialment amb Manresa com a node central. També compartim el fet que els polígons industrials no poden continuar sent espais pràcticament pensats només per arribar en vehicle privat. Si parlem de mobilitat laboral, aquí hi ha una assignatura pendent de primer ordre i no només al Bages, a tot el país. Ara bé, també volem fer alguns matisos importants. Primer, el transport a demanda pot ser una eina útil en municipis amb baixa densitat o amb demanda dispersa, però no pot convertir-se en l'excusa per consolidar una oferta que sigui més feble o més residual.

Segon, la millora del transport públic al Bages no pot quedar només en una lògica de bones intencions o d'estudis eterns. El que cal és calendaritzar, prioritzar pressupostàriament i amb compromisos verificables.

I tercer, la qualitat del servei forma part del debat de la mobilitat, també. No n'hi ha prou amb anunciar noves línies o reforços si després la prestació efectiva del servei ens trobem que falla. Aquí és evident que, amb els problemes que hem denunciat amb línies com la de les 786, que hem parlat en la resolució anterior, el que cal és la necessitat d'un control públic que sigui real sobre les empreses concessionàries que operen uns serveis que són essencials. Al final, el que hi ha en joc és molt clar. O bé assumim que en determinades comarques la dependència del cotxe és inevitable o bé fem una aposta decidida per la cohesió territorial, la justícia social i la descarbonització.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. No hi ha cap diputat ni diputada de la CUP i s'ha excusat el Grup Mixt. Interpreto que la diputada Toronjo renunciava a fer la intervenció sobre el posicionament de esmenes, ja ho ha fet abans, i per tant, també proposava,

evidentment, actualitzar la proposta de resolució i per tant canviar les dates que fa referència tant el punt 1, que feia referència al primer trimestre del 26, com el punt 3, que feia referència al 25, canviar-ho, si ho interpreto bé, al darrer trimestre d'este 2026. Si no hi ha cap inconvenient per part dels diferents grups parlamentaris, així ho faríem constar.

Per tant, procedim a la votació.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor? D'Esquerra Republicana, dels Comuns, del Partit Popular, de VOX i de Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat, si no m'equivoco, en 11 vots a favor i 5 abstencions.

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

250-00592/15

Passem al punt número 3. Per l'article 168.3 del Reglament, i a petició i també parlats dels dos grups parlamentaris proposants de les dues propostes de resolució, en ser un tema similar. Per tant, se proposa per part de la Mesa d'acumular-los, se substanciaran conjuntament i es votaran per separat. Per tant, tindria la paraula la diputada Judit Toronjo, del Grup Parlamentari de Junts, quan vulgui.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies, vicepresident. Debatem aquesta proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per accedir als centres hospitalaris de referència. Ho fem conjuntament amb la posada en marxa d'una nova línia d'autobús directe entre el Maresme i l'Hospital Germans Trias i Pujol, Can Ruti, i ho fem amb una exposició de motius i amb un diagnòstic molt clar que ja s'evidenciava fa un any quan presentàvem aquest mateix text, i és que el caos i el servei deficitari que pateix la R1, la línia de Rodalies Renfe, mobilitza un cop més els maresmenques i maresmenques a buscar alternatives, sigui pel transport privat o sigui a través dels

busos per poder accedir als diferents municipis, però també a les ciutats com és Barcelona, com és Girona o també a la capital del Maresme a Mataró.

En aquest sentit, i és a través de les demandes, de les reivindicacions ciutadanes i les plataformes que s'han anat organitzant des del 2024, que aquest clam veïnal ha portat que fem des d'aquest Parlament un pas molt ferm per l'aposta per aquest transport interurbà a...

Fitxer 4

través dels busos, amb la millora de línies com pot ser la 601, entre el cas de Blanes, Tordera, Maçanet, Girona o altres com és l'autobús 807 entre Cabrera, Argentona, Barcelona. Tot i així, encara queda molta feina per fer, tant pel que fa a les hores punta com els caps de setmana, on encara urgeix aquests serveis que són insuficients.

També per seguir en aquest camí d'escoltar les plataformes ciutadanes, escoltar tots els veïns, avui recollim una proposta dels veïns i veïnes d'Arenys de Mar, que han portat a terme un recull de signatures, més de sis mil signatures de tota la societat civil, no només d'Arenys sinó de tota la comarca a través de Change.org. En aquest sentit és per reclamar l'accés directe i la mobilitat a través del transport públic interurbà pels hospitals de Can Ruti, però també fent-ho extensiu a la resta d'hospitals i centres de referència.

Per aquest mateix motiu, exposem també en aquest text exemples molt clars. Un veí de Montgat, per exemple, fins a Badalona, fins a Can Ruti, tardaria en vehicle privat fins a divuit minuts. En canvi si hagués d'anar amb transport públic, que l'única alternativa és la R1, tardaria fins a una hora i mitja, en el millor dels casos si arribés el tren i, en canvi, si anés en taxi, doncs evidentment el temps seria inferior, però sí que el cost podria ascendir a un preu que és inacceptable.

Per tot això, des de Junts per Catalunya demanem fer un estudi de la mobilitat sobre aquestes necessitats d'incrementar les connexions d'autobusos interurbans dels municipis que tenen centres hospitalaris de referència, de reforçar a més a més també les freqüències de les línies actuals que hi ha pels hospitals de la Corporació

de Salut del Maresme i la Selva, com són Calella i Blanes, però també l'Hospital – en aquest cas Universitari–, de Mataró, i crear aquesta nova línia reivindicada d'un autobús que connecti les poblacions dels maresmenys i maresmenques amb l'hospital Germans, Trias i Pujol, és a dir, a Can Ruti de Badalona.

Per tot això i conjuntament amb la proposta que presentarà el Grup Popular, doncs demanem el vot favorable a millorar la mobilitat de tots els veïns i veïnes.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Toronjo. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Té la paraula el diputat Cristian Escribano.

Cristian Escribano Ramírez

Gràcies, vicepresident. Bé, inicialment dir que donarem suport a la proposta que presenta el Grup Parlamentari de Junts, bàsicament perquè, tot i que és genèrica, però parla d'un problema real i és la manca de connexió que tenen els ciutadans de la comarca del Maresme per poder accedir als seus hospitals de referència. La nostra proposta de resolució, la del Partit Popular, parla de major concreció de la connexió entre les poblacions del Maresme i l'hospital de Can Ruti, perquè la realitat és que, tot i que hi ha connexió amb transport públic, aquesta connexió és molt deficitària.

Un trajecte que en cotxe amb prou feines, arriba als vint minuts entre Mataró i l'hospital de Can Ruti, fer-ho amb transport públic el que implica agafar l'autobús urbà a Mataró, després agafar el tren, i després agafar l'autobús a Badalona, que et porti cap a Can Ruti, es pot convertir en una odissea de fins a dues hores. Dues hores que molts ciutadans de Mataró i del Maresme no tenen. La realitat també és que l'hospital de Can Ruti dona atenció a més de dues-centes cinquanta mil persones, més de vuit-centes mil quan parlem de centre de referència d'alta tecnologia.

Però també hem de veure a qui perjudica la no bona connexió de l'hospital de Can Ruti amb les ciutats de la comarca i és a les persones més vulnerables, perquè les persones grans, que no es poden permetre fer una odissea amb autobusos i amb

trens, que no es poden permetre esperar les andanes, o que no es poden permetre pagar un taxi, que si calculem quant costaria l'anada i la tornada des de Mataró, per exemple, fins a Can Ruti i tornar de Can Ruti cap a Mataró, podria superar i supera els cent euros, quan moltes d'aquestes persones han d'utilitzar de manera setmanal o fins i tot de manera diària el servei de Can Ruti, o com a les persones amb mobilitat reduïda no es poden permetre esperar a les andanes, esperar els autobusos i fer una odissea del seu trajecte.

És per això que nosaltres demanem la posada en marxa d'una prova pilot, d'una prova pilot que permeti veure que la viabilitat d'aquest transport públic no només és necessària, sinó que també és útil i acabaria tenint una cobertura molt integral. Demanem que no només sigui amb parades de referència a Mataró, com m'ha dit també la diputada Toronjo, a l'Hospital Universitari de Mataró, sinó altres ciutats com Cabrera, Vilassar, Premià, Masnou, Montgat, i finalitzant a Can Ruti, i que després la segona prova pilot tingui parada a les ciutats d'Arenys de Mar, Canet de Mar, Calella, Pineda, Santa Susana i Malgrat de Mar.

Aquesta és una demanda que fem partits com el Partit Popular, Junts o Esquerra Republicana, però que també ha rebut milers de signatures per parts de veïns de Mataró i de la resta de la comarca, així que és una necessitat expressada pels nostres ciutadans. També a la part –després parlaré de les esmenes que ha fet el Grup Socialista per posicionar-me–, però sí que m'agradaria saber quina és la posició concreta del partit del Govern. Bàsicament perquè la portaveu socialista a l'entrevista d'ahir a *Mataró al Dia* va expressar que el Govern, el departament, està treballant amb una línia similar a la que ha expressat aquesta proposta, així que ens agradaria saber si és real que el departament treballa en aquest sentit.

I, per tant, esperem el suport a la proposta.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Escribano. I ara és el torn del Grup Parlamentari esmenant. Té la paraula la diputada del Partit Socialista i Units per Avançar, Elena Díaz Torrevejano.

Elena Díaz Torrevejano

Moltes gràcies, vicepresident. En primer lloc agraeixo al diputat Escribano que vegi les meves entrevistes a la Televisió de Mataró. És un honor que vegi les meves entrevistes. Molt bé. Avui, com ja s'ha dit, debatem dues propostes conjuntes de resolució, al nostre entendre que responen a una mateixa realitat, les dificultats que tenen molts ciutadans i ciutadanes del Maresme per accedir als centres hospitalaris de referència amb un sistema de transport públic. I és evident que el Maresme pateix, des de ja fa molts anys, diversos problemes de mobilitat que cal anar revertint. I tothom sap que això és una qüestió d'anar treballant sense defallir, però de manera intensa, i amb una mirada a curt i llarg termini, també.

Però, sobretot, quan parlem de problemes de mobilitat, com els que es parlen avui en aquestes propostes de resolució, hem de ser molt conscients que del que estem parlant és del dret a la mobilitat per poder accedir a drets bàsics com és el dret a la salut, i hem de ser conscients que estem parlant de revertir una desigualtat evident en aquest servei bàsic, que genera una desigualtat entre veïns i veïnes, que poden o no poder traslladar-se amb el seu vehicle privat o ho han de fer amb el transport públic, i aquí és on manca la veritable desigualtat.

Actualment, existeixen ja diversos serveis de transport per carretera, que comuniquen diverses poblacions del Maresme amb els seus centres sanitaris de referència. Com, per exemple, des d'Arenys de Mar o Argentona amb l'Hospital de Mataró o des de Pineda, Calella, Sant Pol o Canet fins a l'Hospital de Calella, Sant Jaume, de Calella, o les comunicacions des de Malgrat, Santa Susanna a l'Hospital de Blanes o Teià o Masnou a Can Ruti, però és evident i som molt conscients que és necessari reforçar molts d'aquests serveis i també escoltar –com han dit ja els diputats que m'han precedit–, a diversos alcaldes, alcaldesses i a la mobilització veïnal i social que s'han organitzat per reclamar algunes noves línies i reforçar les existents.

En qualsevol cas, en el marc dels treballs de definició del nou mapa de servei de cara a la finalització de les concessions actuals fins l'any 2028, doncs sí que es preveu analitzar les necessitats de comunicació amb els centres sanitaris, tant els hospitals com els centres d'atenció primària o els CUAPs de la comarca, tenint en compte el conjunt de serveis de transport existents al conjunt del territori. Nosaltres

hem presentat dues esmenes a cadascuna de les propostes de resolució, que no han estat acceptades, però de totes maneres nosaltres volem anunciar que nosaltres, a la proposta de Junts votarem a favor del primer punt perquè creiem que encerten el diagnòstic i l'enfocament, perquè cal analitzar i planificar. El segon i el tercer ens abstindrem.

I en el cas de la proposta del Partit Popular, creiem que aporta una solució més concreta aquesta prova pilot, entre la connexió del Maresme i l'Hospital de Can Ruti, i votarem a favor dels cinc punts de la proposta.

Gràcies, vicepresident.

El vicepresident

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

Najat Driouech Ben Moussa

Gràcies, president. En primer lloc em sumo també al reconeixement i a l'agraïment de les propostes presentades, perquè és una realitat que nosaltres com a Esquerra Republicana també hem denunciat, hem presentat propostes en la mateixa línia i que precisament aquesta setmana –dilluns–, els nostres alcaldes, alcaldesses, regidors i regidores van venir aquí al Parlament per situar-nos la problemàtica de la mobilitat que tenim com a comarca.

Una comarca que, sense anar més lluny, està a prop de cinc-cents mil habitants, amb un forat de dependència del transport públic ferroviari i per carretera, i amb un sistema de mobilitat estructuralment tensionat per la dependència d'una única línia ferroviària estructural, la vulnerabilitat de les infraestructures davant del canvi climàtic, la saturació de diversos nusos viaris, les mancances en connectivitat sanitària i la insuficiència del transport interurbà. La diagnosi municipal i comarcal està feta. Crec que, tal com ens han expressat els nostres alcaldes i alcaldesses, regidors i regidores aquesta setmana, és una realitat evident a la nostra comarca i que necessita ja solucions.

I quan parlem, com diuen les propostes, de la connexió amb els hospitals de referència de la comarca, mirin, jo els hi explicaré la meva experiència precisament

d'ahir. D'ahir, com a masnovina, des del Masnou fins a l'Hospital de Can Ruti per acompanyar el meu fill a urgències. De Masnou a Can Ruti, quinze minuts, en vehicle privat. Si jo hagués apostat pel transport públic, que és el que hauríem de fomentar tots i totes, segurament –i així m'ho diuen familiars meus que també treballen a l'hospital–, triguen més de dues hores, dues hores trenta en el millor dels casos. I crec que aquesta proposta, aquestes dues propostes venen també a donar solució a aquesta realitat.

Sovint també ens oblidem que a la comarca del Maresme, les que la coneixem, la gaudim i la vivim, hi ha moltíssims habitants que hi treballen en aquests centres hospitalaris i que també ens demanen que si hi hagués aquesta connectivitat mitjançant línies d'autobusos amb més freqüència, segurament no apostarien pel transport privat com passa ara i segurament els embussos que s'acaben generant en segons quines hores punta als accessos de l'Hospital de Can Ruti, a l'Hospital de Mataró a l'Hospital de Calella, es reduirien notablement.

Mirin, crec que –i així ho pensem i així ho defensem des d'Esquerra Republicana–, que si no som capaços de donar una resposta en connectivitat als centres hospitalaris de la nostra comarca, tampoc serem capaços ni de retenir el talent que tenim al territori, ni de fer la vida més fàcil als ciutadans i les ciutadanes, ni de respondre a les necessitats de les persones que sí que fan ús dels serveis dels hospitals. I quan dic això penso, per exemple, en la meva veïna Isabel, que ha d'anar a l'hospital –té noranta-un anys–, que ha d'anar a l'hospital cada quinze dies. Quan m'ensenya la factura del taxi els hi puc assegurar que, tot i l'honestetat del món, em sembla molt trist que amb la pensió de sis-cents euros s'hagi de pagar prop de vuitanta euros cada quinze dies per anar a un servei públic que necessita i que, a més a més, el requereix.

Moltíssimes gràcies i ja avancem que nosaltres votarem a favor de les dues propostes.

El vicepresident

Gràcies, diputada. I ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente. Para anunciar nuestro voto favorable.

El vicepresidente

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

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresidente. Bé, és una realitat que al Maresme, per arribar al centre hospitalari de referència per una visita mèdica, per un tractament, per una prova diagnòstica, per acompanyar o visitar un familiar, doncs el sistema públic hauria de garantir, com arreu, que aquest desplaçament es pugui fer en condicions raonables, amb temps assumibles, amb fiabilitat i sense dependre necessàriament del vehicle privat. I el problema és que avui això, massa sovint encara no passa.

En aquest sentit, compartim les propostes en el sentit que cal revisar les necessitats de connexió entre municipis del Maresme i els hospitals de referència i que cal estudiar de manera específica quines millores són necessàries en la xarxa d'autobusos interurbans. Per tant, valorem positivament que es posi damunt la taula la necessitat d'analitzar les connexions amb els hospitals i de reforçar les línies existents allà on sigui necessari.

No és de rebut, per exemple, que la gent de Sant Iscle no tingui manera d'arribar a l'Hospital de Calella, com ens reclama l'alcalde Turon, però no compartim que una necessitat tan evident com l'accés als centres hospitalaris quedi diluïda dins del marc general del nou mapa de serveis o subordinada a la finalització de concessions l'any 2028.

I poso un exemple. En els debats parlamentaris hem insistit reiteradament en la necessitat de treballar des de ja en unes noves concessions i també de revisar com es presta el servei. De fet, fins i tot els Comuns hem registrat una proposta de resolució per crear una subcomissió encarregada d'establir criteris d'adjudicació per una perspectiva...

Fitxer 5

pública accessible, de qualitat, de confort i de descarbonització. Per això ens preocupa que si les concessions es prorroguen sense una revisió de fons, moltes de les reivindicacions que aquesta comissió ja ha valorat o ha aprovat i moltes de les demandes raonables de la ciutadania puguin quedar a tornar encallades.

En concret, sobre la PR del PP també cal dir que la demanda no surt del no-res, sinó de la mobilització ciutadana. Hi ha hagut suport explícit de la Coordinadora en Defensa de la Sanitat Pública de Mataró i Maresme i d'altres entitats i aquesta reclamació, com s'ha dit, ha recollit prop de divuit mil signatures. Per tant, no estem parlant tampoc d'un titular improvisat, estem parlant d'una necessitat social acreditada. Al final del que estem parlant és molt senzill. El dret a la salut també es juga amb la manera com hi arribes.

Votarem favorablement les dues propostes.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. I ara és el torn de posicionament de les esmenes. Té un minut per posicionar-se les esmenes cadascun dels dos grups parlamentaris proposants, començant pel Grup Parlamentari Junts, té la paraula la diputada Judith Toronjo.

Judith Toronjo i Nofuentes

Gràcies. En aquest sentit s'han presentat dues esmenes per part del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, que pretenen analitzar, que pretenen estudiar el que és una realitat i el que hem constatat avui en el debat parlamentari per part de les diferents forces polítiques. Per tant, el que cal és passar a l'acció i d'una vegada per totes donar llum verda i per garantir aquesta mobilitat i per donar igualtat d'oportunitats en el dret d'accés a la salut de tots els veïns i veïnes del Maresme.

També el diputat Escribano ens parlava que la nostra proposta és més general. Evidentment sí, és més general incorporant aquesta visió integral i de vertebració territorial dels trenta municipis per poder donar cobertura a tots els usuaris pel que fa a l'hospital de referència d'alta complexitat com és Germans Trias i Pujol, Can

Ruti, però a la vegada també poder-ho fer amb mancances reals i evidents que hi ha a diari amb l'Hospital de Mataró o amb els hospitals de referència comarcals, com són el cas de Calella i de Blanes.

Per tot això demanàriem el vot favorable i esperem que no quedi aquesta proposta en paper mullat i sigui una realitat, en contra del que ha passat en altres ocasions a l'aprovar noves línies i de vertebració territorial i de connexió directa que han de millorar aquesta mobilitat i aquest transport públic de la comarca.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Toronjo. I ara és el minut del diputat del Partit Popular, Cristian Escribano.

Cristian Escribano Ramírez

Gràcies vicepresident. Evidentment dir-li a la diputada Toronjo que, que sigui més genèrica no vol dir que sigui una mala proposta, és una molt bona proposta i per això nosaltres li donem recolzament. Però sí que la nostra parlava en concret de com connectar els municipis del Maresme amb l'Hospital de Can Ruti.

I en aquest sentit, sí que vull destacar les paraules del diputat Mijoler perquè és evident –i pretenia fer-ho ara i li agraeixo que ho hagi fet vostè–, destacar la feina que han fet les persones encarregades de la Coordinadora per la Defensa de la Sanitat Pública del Maresme, que han arribat a recollir fins a vint mil signatures de persones de Mataró i de la resta de la comarca per lluitar per un dret –com bé ha dit el diputat Mijoler–, que és un dret a la salut, perquè poder arribar amb dignitat als centres hospitalaris també és un dret a la salut.

I agrair a la diputada Torrevejo que, evidentment, igual que la seva entrevista intento veure totes les dels diputats –pensin o no pensin com jo, perquè també és interessant veure-les–, però jo com a diputat mataroní, ara que això s'aprovarà defensaré i lluitaré perquè havent-ho aprovat el partit que dona suport al Govern, això sigui una realitat.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Escribano. Per tant, ara procediríem a la votació de la primera proposta de resolució sobre la millora de la mobilitat al Maresme per accedir als centres hospitalaris de referència, presentada pel Grup Parlamentari de Junts. *(Veus de fons.)* Sí, sí, sí.

Fem votació separada del... Hi ha tres punts? Dels 3 punts o només de l'1 i 2 i 3 per l'altra part? *(Pausa.)*

Per tant, procedim a votació del primer punt.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

El primer punt s'aprova per unanimitat.

Passem a votació dels punts 2 i 3.

Vots en contra?

Abstencions? El Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor? Comuns, Esquerra Republicana, Partit Popular, VOX i Junts per Catalunya.

Quedarien aprovats estos dos punts per 11 vots a favor i 5 abstencions.

Proposta de resolució per a la posada en marxa d'una línia d'autobús directe entre el Maresme i l'Hospital Germans Trias i Pujol

250-00758/15

I ara procediríem a la votació del punt 4 de l'ordre del dia, la proposta de resolució per la posada en marxa d'una línia d'autobús directa entre el Maresme i l'Hospital Germans Trias i Pujol, presentada pel Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Quatre punts. Procedim a votació... *(Veus de fons.)* Cinc punts, perdó... *(Veus de fons.)* Sí, sí, d'acord.

Procedim a votació de tots els punts.

Per tant, vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Quedarien aprovats per unanimitat.

D'acord, gràcies.

Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a l'entrada de la urbanització de Can Mas, a Piera

250-00687/15

Passem al següent punt de l'ordre del dia. Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a l'entrada de la urbanització de Can Mas, a Piera, presentada pel Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. I té la paraula la diputada Eva García, quan vulgui.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor vicepresident. El Grup Popular presentem aquesta proposta de resolució amb relació a la carretera B-224 com a principal eix viari de connexió entre les comarques de l'Anoia i el Baix Llobregat. En aquesta carretera hi ha moments puntuals de trànsit que arriben als trenta-cinc mil vehicles diaris en determinats trams. En aquests moments el Departament de Territori ha impulsat un pla integral de millora de la funcionalitat i la seguretat d'aquesta via, que inclou el desdoblament de diversos trams i la construcció selectiva d'unes rondes per reduir la sinistralitat.

Però el punt quilomètric 11+100, a l'alçada de l'entrada de la urbanització de Can Mas, a Piera, continua sent un tram d'elevat risc. El 15 de juny del 2025, malauradament, va tenir lloc un accident mortal on va causar la mort d'una persona, d'un home de quaranta-quatre anys, amb dues persones més ferides. En concret, l'accés actual a la urbanització obliga els vehicles a travessar els dos sentits de circulació i provoca freqüents maniobres brusques i col·lisions frontolaterals.

L'absència, per tant, d'una intersecció giratòria dificulta la reducció de velocitat dels vehicles que circulen en aquest tram cap a Piera. Per tant, el projecte de desdoblament en redacció que hi ha en aquests moments preveu la construcció de rotondes a la Beguda Baixa i Masquefa, però no inclou cap actuació específica a l'entrada de Can Mas. Considerem que és imprescindible incorporar una rotonda que endreci els moviments, redueixi la velocitat i minimitzi el risc de col·lisions greus.

Per tant, des del Grup Popular presentem aquesta proposta de resolució, que demana incorporar en el projecte constructiu del desdoblament de la carretera B-224, amb independència de la seva configuració final, la construcció d'una rotonda a l'entrada d'aquesta urbanització de Can Mas garantint, per un costat, que la licitació de les obres inclogui aquesta actuació i, d'un altre, la inclusió en els pressupostos de la Generalitat en una partida pressupostària necessària per executar aquestes obres.

També demanem elaborar en un termini màxim de sis mesos un informe sobre la seguretat viària, que analitzi l'accidentalitat d'aquesta carretera, especialment en el tram que acabem de comentar. Sense més, també aprofito per anunciar l'acceptació de l'esmena de Junts, que el que ve a demanar és afegir a les instal·lacions d'il·luminació reforçada en aquesta rotonda i, per tant, ja anuncio que acceptarem l'esmena i sotmetem aquesta proposta de resolució a la consideració de tots els grups.

El vicepresident

Gràcies, diputada García. I ara, per tant, té la paraula el grup esmenant, el Grup Parlamentari de Junts, la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, vicepresident. Com bé ha explicat la diputada García, la carretera B-224 és un dels principals eixos de connexió entre l'Anoia i el Baix Llobregat, per tant, és una carretera molt transitada. En aquest sentit, el departament ha impulsat un pla de millora de la funcionalitat i la seguretat d'aquesta via, que inclou el desdoblament de diversos trams i millores als accessos en diferents punts.

Ara bé, aquesta planificació ha obviat millorar l'accés a la urbanització de Can Mas, a Piera. I en aquest cas, estem parlant de seguretat viària i de la vida de les persones. En aquest punt concret, de la B-224 a l'entrada de Can Mas, ja hi ha hagut accidents greus, fins i tot mortals. I això és una realitat que coneixen els veïns i les veïnes i que també recull aquesta proposta. En aquest sentit, compartim la necessitat i la prioritat de construir un accés a la urbanització de Can Mas per garantir la seguretat. Per això ja els avancem que votarem a favor d'aquesta proposta.

No obstant això, repetim i reiterarem que la seguretat no pot quedar condicionada a un gran projecte de futur. Estem parlant de seguretat diària i, per tant, no podem esperar deu, quinze anys o els anys que calgui per arribar al desdoblament de la carretera, sinó que cal una actuació planificada i urgent, que serveixi per millorar la seguretat de les persones.

I en aquest sentit, hem presentat una esmena per millorar el text i reforçar aquesta urgència d'actuar i, sobretot, per fer-ho bé. Perquè no n'hi ha prou a dir que es faci un accés, sinó que cal garantir amb totes les mesures de seguretat necessàries. Per això, proposem incorporar il·luminació reforçada a la rotonda, per garantir una visibilitat òptima durant la nit, senyalització vertical i horitzontal clara i efectiva per facilitar la circulació, i mesures específiques per protegir especialment els vianants, que sovint són els més vulnerables. Perquè, insistim, estem parlant de reduir riscos reals i evitar accidents.

I, per tant, com que és una mesura prioritària i justificada, cal incorporar aquesta actuació als pressupostos amb la dotació corresponent. Uns pressupostos que van un any tard i que, de moment, el més calent segueix a l'aigüera. I això té conseqüències directes, perquè aquesta manca de pressupostos és avui un fre per poder executar actuacions urgents i necessàries, com és el cas de millorar l'accés a la urbanització de Can Mas a Piera, mentre el risc a la carretera continua existint. I, al final, qui assumeix aquest cos són els ciutadans. Per això interpel·lem el Govern perquè actuï assumeixi les seves responsabilitats, ja que la seguretat no pot quedar bloquejada per la inacció del Govern.

Per responsabilitat i per sentit comú i per respecte a les persones que cada dia utilitzen aquesta via, votarem a favor d'aquesta proposta i agraïm l'acceptació de l'esmena per part del partit proposat.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Ortiz. I ara és el torn del Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar, i té la paraula el diputat Jordi Riba.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Algunes consideracions del que entenem que són algunes imprecisions que queden recollides en l'exposició de motius. El projecte de desdoblament d'aquest tram no s'està redactant. En tot cas, al que hem de fer referència és al Pla d'implementació d'actuacions viàries 2+1, que va ser encarregat pel conseller Puigneró l'any 2021, que va ser aprovat pel conseller Juli Fernández i iniciada la implementació també per la consellera Capella, que preveu en el conjunt de Catalunya l'aplicació d'aquest criteri a més de quatre-cents quilòmetres, amb calendari aprovat i amb execucions, diguem-ne, planificades.

En aquest tram, Martorell a La Pobla o Martorell-Capellades, s'està ja actuant en aquests moments amb el desdoblament entre Sant Esteve i Martorell. Insisteixo, hi ha la planificació d'inversions prevista i, en aquest moment, i en el tram al què s'està fent referència, el que hi ha en aquests moments és la licitació del projecte de millora com a 2+1 de la B-224, entre el punt quilomètric 10.560 al 13.700 com a transformació a 2+1. En aquest marc, i en l'encàrrec d'aquest projecte de licitació, queda inclòs l'accés a Can Mas perquè vehicles puguin girar de manera funcional i segura.

També l'accés de vianants en aquest punt hem de veure quina és la solució tècnicament correcta en tractar-se d'una transformació a 2+1, si ha de ser una rotonda o ha de ser accessos i vies separades o quina és la solució tècnica que finalment s'acaba donant. Però, en tot cas, el que sí que contempla el pla, insisteixo, iniciat pel conseller Puigneró, continuat pel conseller Juli Fernández i la consellera Capella i continuat pel Govern actual, és aquesta transformació que té com a objectiu

reduir la sinistralitat de mortalitat en els trams en els que s'actua, entre un vuitanta i un cent per cent. Per tant, queda recollit aquest objectiu.

Per altra banda, també comentar que l'Ajuntament de Piera està en contacte amb el Departament perquè els punts de complexitat que convé estudiar i recollir en aquest projecte que s'ha de redactar no només és Can Mas, també hi ha situacions a millorar en l'accés al Portell i a Can Bonastre que, per tant, també són situacions que s'han de recollir i que s'estan estudiant per part de l'Ajuntament conjuntament amb el Departament.

I, en definitiva, insistir, en aquesta qüestió de les infraestructures, per resoldre les qüestions no s'improvisen, no es prenen a cop de decisió immediata, sinó que responen a un procés de planificació normalment a mitjà i llarg termini, que contempla l'actuació de diversos governs i el respecte a l'actuació precedent dels altres governs.

Per tant, en aquests moments s'estan veient ja les obres d'actuació de desdoblament entre Sant Esteve i Martorell, s'estan veient altres actuacions que ja s'han fet, com la variant de Piera, i el que s'ha de fer és continuar amb aquestes actuacions sense, diguem-ne, alterar-les, atenent a la realitat, però complint calendaris perquè és la manera de poder assolir objectius.

Per tant, votarem abstenció al segon punt, que és, en la mesura en què es pretén, diguem-ne, millorar o estudiar la seguretat i votarem en contra en el primer punt, en la mesura què creiem que la via per resoldre-la és la que acabo d'explicar.

Moltes gràcies.

El vicepresident

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Agraïm la presentació d'aquesta proposta de resolució al Grup Parlamentari del PP, així com l'esmena de Junts per abordar una problemàtica, que certament hi és, que fa molt de temps que arrosseguem, com és la inseguretat d'aquest accés a la urbanització de Can Mas, a Piera.

Hi ha altres punts quilomètrics en aquesta zona on també hi ha un problema de seguretat. En aquest cas, parlem d'aquest punt quilomètric 11.100, de la B-224, un tram que és especialment crític i que, malauradament, ja ha estat escenari d'accidents greus. Faig com diputats i diputades que m'han precedit, contextualitzant...

Fitxer 6

la importància d'aquesta B-224, que forma part de la xarxa bàsica de la Generalitat de Catalunya, que és l'eix principal de connexió entre l'Anoia i el Baix Llobregat, unint Capellades, passant per Vallbona, Piera, Masquefa, Sant Llorenç d'Hortons, Sant Esteve Sesrovires i Martorell, i que sort n'hem tingut mentre hem tingut l'autopista AP-7 tallada per poder accedir a segons quins municipis de l'Alt Penedès.

Es tracta d'una carretera molt transitada, amb intensitats que arriben a trenta-cinc mil vehicles diaris a l'entorn de Martorell. A la zona de Piera és cert que els aforaments són més baixos, però això evidentment no redueix el risc, ja que la configuració actual d'aquest accés del que parlem és inadequada i insegura.

Com bé explicava amb molt més detall el diputat Jordi Riba, la Generalitat està impulsant diversos projectes de millora a nivell de carreteres de 2+1, en aquest cas projectes de millora a la B-224, variants per treure trànsit de nuclis urbans, desdoblaments i aquesta implantació que dèiem del model 2+1, pensat per reduir frontalitats i facilitar avançaments. A Piera –i ell ho explicava–, hi ha en marxa aquest estudi per poder desenvolupar aquesta variant del 2+1, que preveu evidentment un accés que ha de ser segur a Can Mas.

De manera que vostès saben que, quan parlem de 2+1 la rotonda –que jo crec que és el problema que té aquesta proposta de resolució, perquè és evident que hi ha un problema i que hi ha un problema que cal resoldre–, però la rotonda en un sistema de construcció 2+1 no és ni adequada ni aconsellable, al revés, pot generar problemes d'inseguretat. De manera que ens sembla bé que fem un estudi, ens sembla bé incrementar la il·luminació i que ho contempli aquest estudi.

Ara, directament reclamar una rotonda en un lloc on s'implantarà un 2+1 no és una solució a nivell de seguretat de carreteres, és així. Per tant, jo crec que el que és necessari és que s'implementi aquest estudi que s'està fent de com implementem aquest 2+1, com es fa l'accés a Can Mas, insisteixo, que és una absoluta prioritat i que és necessari per garantir la seguretat dels veïns i les veïnes, però la solució que proposa tant la proposta original com l'esmena que s'entra per part de Junts per Catalunya de la rotonda en concret, no la podem compartir perquè qualsevol els explicaria que no és una bona solució en vies de 2+1.

El vicepresident

Gràcies, diputada. Ara és el torn del Grup Parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente, 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. Hem parlat sovint de seguretat viària en aquesta comissió i sempre hem dit el mateix, les qüestions de seguretat viària no es resolen sempre només amb infraestructura. El que cal és identificar bé quines són les causes del risc, actuar amb criteris tècnics i, sobretot, posar al centre la protecció de la vida. I, en aquest cas, si l'accés a la urbanització de Can Mas presenta una conflictitat especial, si hi ha maniobres perilloses, dificultats d'incorporació, excessos de velocitat o, en definitiva, un risc acreditat de col·lisions greus, és evident que el Govern ha d'intervenir. I si l'avaluació tècnica el que conclou és que la rotonda és la millor solució per ordenar els moviments, s'hauria de dur a terme.

Ara bé, també volem subratllar que la seguretat en aquest punt no s'hauria d'entendre només en termes de fluïdesa d'atenció rodat. Quan parlem d'una entrada a una urbanització parlem, sobretot, de la seguretat dels veïns i veïnes, dels vianants, de les persones que es mouen en motocicleta, en bicicleta, a peu i, en

general, de tots els usuaris i usuàries vulnerables de la via. Per tant, qualsevol actuació hauria d'incorporar una mirada més àmplia. Reducció efectiva de la velocitat, bona visibilitat, senyalització clara, itineraris segurs i, si escau, protecció específica pels desplaçaments a peu o en bicicleta.

I, en aquest sentit, la proposta de complementar l'actuació amb il·luminació reforçada i amb senyalització adequada va en una línia raonable perquè, com deia, la seguretat viària no depèn només de l'obra principal, sinó també de com aquesta queda integrada i de si realment facilita una circulació que sigui segura, especialment en horari nocturn i en condicions de visibilitat més difícils. També considerem encertat que es reclami un informe específic sobre l'accidentalitat i la seguretat viària en aquest tram.

Ara bé, com deia, si els indicis són clars de perillositat, el que cal és adoptar mesures preventives o provisionals mentre no arribi aquesta actuació definitiva. I, en aquest cas concret, allò rellevant no és tant entrar en una competició de qui fa la proposta més ostentosa, sinó assegurar que el Govern actuï amb criteri, amb celeritat i amb una visió integral de la seguretat. Si la rotonda fos la millor solució, doncs incorporar-ho. Ara bé, com s'ha dit amb les intervencions precedents a la meua, si no és possible una rotonda i si, per tant, la solució passa per un desdoblament i una entrada amb uns accessos segurs, doncs aquesta hauria de ser la solució tècnica a adoptar.

Perquè, al final, del que parlem és una cosa molt bàsica. Cap accés a un nucli residencial, cap carretera i cap punt negre de la nostra xarxa viària no pot continuar funcionant amb riscos coneguts sense que hi hagi una resposta pública a l'altura, sigui quina sigui la solució tècnica més eficaç.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler.

El grup proposant ja s'ha posicionat sobre les esmenes, per tant passaríem a votació, a votació.

A votació per separat, el punt 1 del punt 2.

Passem a votació del punt 1 de la proposta de resolució.

Vots en contra?

Del Partit Socialista i d'Esquerra Republicana.

Abstencions?

Del Grup Parlamentari dels Comuns.

I vots a favor?

De Junts per Catalunya, Partit Popular i VOX.

(Veus de fons.) Són 7 a favor, 8 en contra i 1 abstenció.

Per tant, quedaria rebutjat este punt.

I passem a votació del punt número 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

I vots a favor?

Els Comuns, Esquerra Republicana, el Partit Popular, VOX i Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat per 11 vots a favor i 5 abstencions.

Proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari i la justícia tarifària a la Cerdanya

250-00689/15

Passem al punt sisè de l'ordre del dia, la proposta de resolució sobre el millorament del servei ferroviari i la justícia tarifària a la Cerdanya, presentat pel Grup Parlamentari dels Comuns i té la paraula el diputat Lluís Mijoler, quan vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, portem avui els Comuns aquesta proposta de resolució que considerem que és de justícia territorial. Ho diem perquè la situació de la Cerdanya en matèria de transport ferroviari i de política tarifària no és una anomalia

menor, no és una qüestió tècnica, no és un simple desajust administratiu. És un greuge estructural que ja fa massa temps que dura i que afecta de manera directa la vida quotidiana de la gent.

La Cerdanya és una comarca de muntanya amb una dispersió geogràfica evident, amb una densitat de població baixa i amb alternatives de mobilitat sostenible molt i molt limitades. I en aquest context, la connexió ferroviària no és un complement accessori, és una infraestructura bàsica de cohesió territorial, d'accés als serveis i d'igualtat d'oportunitats.

Però la realitat que pateix la ciutadania és exactament la contrària. D'una banda ens trobem en una línia com la R3, que arrossega problemes estructurals gravíssims, que va en una via única amb una bona part del recorregut, amb freqüències insuficients, fiabilitat molt baixa, etcètera. No estem parlant d'incidències puntuals, parlem d'un dèficit sostingut, que penalitza de manera sistemàtica la mobilitat de la comarca de la Cerdanya.

D'altra banda, a aquest mal servei s'hi afegeix un greuge tarifari també molt greu. La ciutadania continua suportant uns costos de desplaçament que no s'homologuen amb els d'altres territoris del país. I ho fa, a més, sense disposar d'instruments d'integració tarifària que sí tenen altres comarques. És a dir, el servei és deficient i a sobre, car. Aquesta és la realitat que avui volem denunciar i corregir. Quan una comarca de muntanya té pitjor servei i paga més per moure's, el que hi ha no és només una disfunció del sistema del transport, el que hi ha és una desigualtat territorial.

Per això, aquesta proposta té dos eixos centrals per nosaltres inseparables. El primer, la justícia tarifària i el segon, que és la millora del servei ferroviari. Fa massa temps que la línia acumula promeses, anuncis i calendaris que després no es tradueixen en un canvi substancial pels usuaris i usuàries. I també val a dir que aquesta iniciativa neix de l'escolta del territori, de les demandes de plataformes i activistes, dels ajuntaments, de les plataformes de mobilitat i de la gent que cada dia ha de conviure amb aquest greuge. Hi ha hagut perseverança, denúncia social i una reivindicació molt clara. La Cerdanya no vol privilegis, el que vol és un tracte just.

I aquí volem també fer una consideració de fons. Massa sovint, quan parlem de mobilitat en territoris rurals o de muntanya, es normalitza un nivell de servei que mai seria acceptable en zones més centrals o metropolitanes. Per tant, en aquest sentit, aquesta proposta el que no planteja és res extravagant, són qüestions molt simples, que es corregeixi aquest greuge tarifari, que s'avanci cap a la integració tarifària, que es reclamin amb força totes les inversions pendents a l'R3 i que, mentre això no arriba plenament, també es pensi en serveis complementaris adequats i adaptats a la realitat de la comarca, sempre com a suport i no com a excusa per ajornar la millora ferroviària.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. I ara és el torn dels dos parlamentaris que han presentat esmenes. Començant pel Grup Parlamentari de Junts, té la paraula la diputada Montse Ortiz.

Montse Ortiz i Martí

Moltes gràcies. Avui tornem a parlar de mobilitat a la Cerdanya. I diem tornem perquè fa una setmana, justament en aquesta mateixa comissió, amb el diputat Jordi Fàbrega, vam debatre una proposta d'instàncies de Junts per millorar també la mobilitat en aquesta comarca. Coincidim, per tant, que la Cerdanya viu un greuge territorial i cal que hi posem voluntat política per afrontar-ho. I és que si ens centrem en la línia R3, fa anys que acumula incidències. Però és que avui tenim una situació límit.

Des de l'accident ferroviari de Gelida, fa dos mesos, el servei no arriba a la Cerdanya sinó que acaba a Ripoll. Per tant, la Cerdanya està ferroviàriament incomunicada. I davant d'això, el debat no pot ser només tarifari, que també, però cal denunciar la falta de recursos per les infraestructures de la comarca i, per tant, cal tornar a exigir a l'Estat inversions urgents i concretes a la R3. I això implica la duplicació fins a Ripoll, millorar la freqüència i la fiabilitat del servei.

I davant d'aquest desgavell ferroviari, i ho portem dient tota la legislatura, l'autobús ha hagut d'assumir una demanda creixent que no pot atendre amb els mateixos

serveis que ho feia amb anterioritat. De fet, el seu ús s'ha triplicat aquests darrers anys i avui el servei d'autobús no respon a la demanda real. Per això, hem presentat una esmena demanant establir una línia directa d'autobús entre Puigcerdà i Barcelona, dins la xarxa de Bus Exprés. Entenem que davant d'un problema estructural, cal una solució també estructural.

I parlem de tarifes. Compartim que cal equiparar el cost real dels trajectes amb els de les altres comarques, i ho ha dit el diputat Mijoler, el servei és molt car. Però també defensem que cal garantir la integració immediata de la Cerdanya i també el nord del Ripollès a les ATM de Barcelona i de Girona. I per això també hem presentat una altra esmena. Una proposta que, de fet, es va aprovar en comissió, i ara el que toca és complir aquest mandat parlamentari.

I finalment, hi ha un altre element clau de la mobilitat quotidiana que sovint queda fora del debat, que és el túnel del Cadí. Defensem que cal corregir una injustícia evident. Per això hem incorporat una esmena d'addició, incloure les bonificacions als estudiants i residents que fan teletreball, perquè avui aquests queden fora i això genera una barrera directa per viure, estudiar i treballar a la Cerdanya. En definitiva, compartim el contingut de la proposta i hem presentat esmenes que considerem donen resposta a les necessitats de la Cerdanya. I, de fet, algunes ja han quedat aprovades, però encara no s'han executat.

En definitiva, demanem invertir a l'R3 i incloure la duplicació fins a Ripoll, adaptar el bus a la demanda real i això implica un servei directe fins a Barcelona, integrar tarifàriament el territori a les ATMs de Barcelona i Girona, i ampliar les bonificacions del túnel del Cadí.

Per tot això, doncs, votarem a favor d'aquesta proposta i esperem que podem agrair als Comuns que ens hagin acceptat les esmenes.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Ortiz. L'altre grup parlamentari que presenta esmenes és el Partit Socialista i Units per Avançar, i té la paraula la diputada Neus Comes.

Neus Comes Pon

Gràcies, vicepresident. En essència, estem d'acord amb el contingut de la proposta i som plenament conscients, tant des del nostre grup parlamentari com des del Govern, que els territoris de muntanya, com la Cerdanya i amb extensió del Pirineu, no presenten una mobilitat d'equitat territorial. I hem de ser exigents per tal de revertir aquesta situació. Però també hem de ser realistes, perquè segons quines modificacions comporten temps, durant aquest temps enrere no s'ha planificat i també a l'hora de planificar-ho hem de ser conscients del que tenim sobre la taula.

I amb això em refereixo, desgranant els punts de la diferent proposta. Pel que fa al punt 1, votarem a favor, donat que el sistema tarifari correspon al servei ferroviari de la Cerdanya és de tipus quilomètric, i aquest model s'aplica als serveis regionals de Rodalies de Catalunya i, en aquest cas, la línia forma part del nucli de rodalies de Barcelona. La Direcció General de Mobilitat i Transport ja ha sol·licitat a l'Estat i, de fet, ho ha estat fent en les diferents comissions bilaterals, bonificacions per als nuclis de rodalia que s'apliquin a tots els nuclis, amb independència del sistema tarifari que ja té aplicat.

En el punt 2, remarcar que s'està treballant en la segona fase de la integració tarifària, que preveu que aquesta sigui per tot el territori de Catalunya en un mateix suport, per tal de permetre els viatges entre les diferents ATMs amb títols integrats com ara la Cerdanya i el Ripollès. Destacar, això sí, que la Cerdanya ja pertany al sistema tarifari integrat del Pirineu i l'Aran, que forma part de l'ATM de Lleida. Bé és cert que no està inclòs a Barcelona, com es demana la proposta, però aquesta integració tarifària a Barcelona i la resta de territoris es preveu dur a terme pròximament en el pla..., aquest és el tema, no?, pròximament a la integració tarifària que s'està treballant, s'està ja treballant en el conjunt de tot el territori de Catalunya.

En el punt 3 estaríem d'acord si es manté el punt que proposa Comuns, però no podem acceptar en el cas que acceptin l'esmena de...

Fitxer 7

Junts donat que, tal com he dit al principi, hem de ser realistes i si volem tot el tram, desdoblar tot el tram fins a Ripoll tècnicament és inviable, aleshores sí que acceptaríem tal com diu el punt de Comuns que tècnicament alguns trams es podrien

desdoblar però no tot el trajecte. I, per això, en cas d'acceptar l'esmena de Junts hi votarem en contra.

El punt 4, bé, anualment el departament ja signa i formalitza un conveni amb el Consell Comarcal de la Cerdanya per millorar els serveis de transports. Per tant, nosaltres emplacem que continuessin així. I en el punt 5 entenem que s'està parlant de mobilitat pública, per tant, el túnel del Cadí no ho veiem massa que hagi d'entrar en aquesta proposta. I els estudiants ja tenen d'altres bonificacions, de fet, podem trobar d'altres bonificacions pels estudiants que no hagi de passar pel túnel del Cadí.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada, donem la benvinguda al president *(Alguns aplaudiments.)*

El president

Ai..., això de ser alcalde és molt bonic, però també de quan en quan te toca *(Fortes rialles.)* I és una tradició que tenen, que a la majoria d'alcaldes algun dia o altre els han tallat, i a mi avui les quatre.

El vicepresident

Fa com Tarradellas, «Ja sóc aquí.»

El president

Escolta, tanta gent és com dir..., les quatre rodes i que no tingués segons què, no?, vull dir que, endavant, tu... *(Lluís Mijoler Martínez intervé sense fer ús del micròfon. Fortes rialles.)* Sí, sí... *(Persisteix la remor de veus.)* Però ara feia temps que no... *(Pausa.)*

El vicepresident

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, vicepresident. Benvingut, president. Ara ens hem desconcentrat tots, ja no sabem on som. No, tornem a la proposta de resolució que tenim sobre la taula, sobre

aquestes dificultats de mobilitat a la Cerdanya. Com deia la diputada Ortiz, és una qüestió que ja vam abordar en la sessió de mitjans de febrer en aquesta mateixa comissió i que continua evidentment sent un dels principals reptes de cohesió territorial del nostre país.

En aquell moment, aquella proposta de resolució es centrava en una visió molt més polièdrica de la mobilitat. Parlava de transport públic i de transport privat, i mentre que avui la proposta, malgrat les esmenes, es focalitza molt més en aquesta necessitat –necessitat evident–, com és la mobilitat en transport públic, que ha de garantir, i a un preu raonable, el dret a les persones a poder-se desplaçar i que, a més, aquest dret ha de garantir l'equitat i la cohesió territorial.

Estem d'acord i donarem suport a la proposta de resolució original en la seva totalitat, després ho veurem amb les diferents esmenes, veient això que els deia, com queda finalment amb les esmenes. Algunes les compartim, altres les veiem més difícils de complir, malgrat que segurament serien objectius molt lloables, però segurament és més complicat. Les esmenes del PSC les dilaten en el temps, per tant no les veiem en aquest cas.

Per tant, evidentment –i parlo de la proposta de resolució original–, sí a la integració tarifària de la Cerdanya en les àrees de les ATMs, tant de Girona com de Barcelona, perquè concorda amb els lligams i amb la mobilitat de la comarca, però des d'Esquerra voldríem que aquest fos un pas temporal, perquè esperem que a curt termini, en la línia del que en aquesta comissió hem parlat moltíssimes vegades, ens portés a un títol de transport únic, a una T-Mobilitat arreu del país que garanteixi eliminar desigualtats i garantir que tothom, visqui on visqui, tingui accés a un transport públic assequible i coherent.

Cal recordar que la integració tarifària és un projecte de fa més de dues dècades que està avançant, un projecte en el que hi hem tingut responsabilitat molts, des del grup de Convergència, Junts, PSC i Esquerra. Que ens ha costat molt tirar-lo endavant, però que també és veritat que va permetent que milers d'usuaris puguin combinar autobús, metro i tren amb un sol títol però, fins ara, de manera desigual segons el territori, i penalitza, evidentment –i en el cas de la Cerdanya és palmari–,

penalitzava territoris on un mateix trajecte en quilòmetres té preus molt més elevats que no pas en uns altres.

Cal que aquesta T-Mobilitat arreu de Catalunya, unificant la tecnologia de validació, permetent que els desplaçaments es facin amb una targeta moderna i interoperable i, sobretot, amb aquesta tarificació que els hi deia per distància, equilibrant-la territorialment. Hi ha molts reptes, perquè si no ho haguéssim fet en cinc minuts tots plegats i això és evident. Ara ha de ser el futur, hem de caminar cap aquí perquè necessitem un model de mobilitat del país just, més simple, més eficient i que realment li presentem al conjunt de la ciutadania una alternativa real al vehicle privat.

En aquests punts hi donarem tot el suport, igual que el donarem davant del drama de l'R3, que no cal que tornem a explicar en aquesta comissió, però que és evident que aquesta línia no funciona, que és una línia ara en obres, però que a més a més, a part d'on es fan obres, és un lloc on sistemàticament tenim problemes, tenim poca freqüència, per tant, que cal reforçar. Mentrestant funcionen, necessitem aquestes línies de Bus Exprés Puigcerdà-Barcelona.

I en el darrer dels punts, sí que ens semblaria interessant la incorporació de l'esmena del PSC, en tant que incorpora el món local en el debat i en la implementació de mesures, que sempre ens sembla important que el propi món local sigui capaç d'afavorir el debat i les necessitats traslladades del territori, no sigui una cosa que es decideix sense tenir en compte això.

Disculpi, president, que m'he allargat.

El vicepresident

Gràcies, diputada. És el torn del Grup Parlamentari del Partit Popular i té la paraula la diputada Eva García.

Eva García Rodríguez

Moltes gràcies, senyor vicepresident. Benvingut, president, a la comissió. Finalment ha pogut vostè arribar. Contenta de tenir un president molt de dretes, com vostè acaba d'explicar, molt contenta. Bé, nosaltres donarem suport en aquesta proposta de resolució, sobretot, i en funció de les esmenes finalment acceptades, però inicialment donarem suport amb el redactat inicial de la mateixa. Parla de problemes

de mobilitat de les comarques del nord de Catalunya, en aquest cas de la Cerdanya, una comarca amb una dispersió geogràfica molt elevada i on hi ha un greuge tarifari que pateixen els veïns d'aquesta comarca i que, per tant, cal solucionar.

Per tant, sense més, anunciar el nostre vot favorable i en funció de les esmenes acceptades, doncs potser en algun punt ens abstindrem.

El vicepresident

Gràcies, diputada García. És el torn del Grup Parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente. Nosotros, algo parecido, en general estamos de acuerdo con la propuesta, vamos a esperar a ver la aceptación de las enmiendas, porque igual, según la que acepte, cambia nuestro voto.

Muchas gracias.

El vicepresident

Gràcies, diputat Bello. I ara, per posicionar-se sobre les esmenes, té un minut el diputat proponent, Lluís Mijoler, del Grup Parlamentari dels Comuns.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, vicepresident. Bé, dir d'entrada que valorem aquelles esmenes, totes les esmenes presentades amb l'objectiu de millorar la proposta, això és evident, tot i que no podrem acceptar com ja hem avançat els portaveus, algunes d'elles. Valorem positivament aquelles que ajuden a concretar millor la justícia tarifària, les actuacions necessàries sobre l'R3, que s'introdueixi la dimensió del treball amb les administracions locals i amb el Consell Comarcal. En una comarca, evidentment, com la Cerdanya això és imprescindible.

Però també volem dir que aquesta dimensió local ha de sumar i no substituir quina és la mirada estratègica i, en canvi, no podem acceptar aquelles esmenes que rebaixen els acords concrets a fórmules més genèriques, com treballar en la millora o en el marc de projectes futurs. Per tant, no acceptarem les esmenes del Grup

Parlamentari Socialistes i Units per Avançar i acceptarem les esmenes del Grup Parlamentari de Junts.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. *(Veus de fons.)*

Sí, per tant, passaríem... Entenc que fem votació separada del que serien tots los punts, que serien 5, entenc, per la incorporació, l'acceptació de l'esmena de Junts?

Neus Comes Pon

Bueno, l'1 no, l'1 és...

El vicepresident

(Remor de veus.) És a dir, els fem tots per separat?

Neus Comes Pon

Bé, per nosaltres, l'1 i l'3.

El vicepresident

L'1 i el 3 se podrien ajuntar? *(Veus de fons.)* El 2, 4 i 5 se podrien ajuntar per part de tots los grups? El 5 no?, ei, fem, si us sembla, fem tots per separat i ja està.

Per tant, passem a votació del primer punt de la proposta de resolució.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Queda aprovat per unanimitat.

Passem a votació del punt número 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

Vots a favor?

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

Per tant, quedaria aprovat per 11 vots a favor i 5 abstencions.

Passem al punt número 3, votació del punt número 3.

Vots en contra?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

Abstencions?

De VOX.

I vots a favor?

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

Per tant, si no m'equivoco, quedaria aprovat per 10 vots a favor, 5 vots en contra i 1 abstenció.

Passem al punt número 3? (*Remor de veus.*) Quatre, disculpeu.

Vots en contra?

Abstencions?

Del Partit Socialista i Units per Avançar.

I vots a favor?

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

Per tant, quedaria aprovat per 11 vots a favor i 5 abstencions.

I passem al punt número 5, derivat de l'acceptació de l'esmena de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Partit Socialista i Units per Avançar i Esquerra Republicana.

I vots a favor?

Dels Comuns, del Partit Popular, de VOX i de Junts per Catalunya.

Per tant, quedaria aprovat per 8 vots a favor i 8 abstencions, veritat? Sí.

Proposta de resolució sobre el millorament dels accessos a la C-17 a Vic

250-00632/15

Molt bé. Amb el tutelatge inestimable del president, acabo amb l'últim punt de l'ordre del dia, punt número 7, proposta de resolució sobre el millorament dels accessos a la C-17 a Vic, presentada pel Partit Popular de Catalunya i té la paraula el diputat Pau Ferran, quan vulgui.

Pau Ferran Navarro

Moltes gràcies, vicepresident. Avui presentem una proposta que és molt concreta per tal de millorar la mobilitat a la ciutat de Vic i també a la comarca d'Osona. Com bé sabeu, Vic és un punt estratègic dins de la xarxa viària de la Catalunya Central i és un nucli econòmic i de mobilitat, on conflueixen dos eixos molt importants que són tant la C-25, l'eix transversal, com la C-17.

Per tant, estem parlant d'un nus de comunicacions per on passen cada dia milers de desplaçaments i el problema és senzill de resoldre però potser no tan fàcil d'explicar i que s'entengui. Intentaré fer-ho possible i per això els he fet una petita il·lustració. *(El diputat mostra un dibuix.)* Veuran que fer il·lustracions no està entre les meves habilitats, però crec que servirà per il·lustrar una mica el problema que succeeix. Quan vens des de Vic per la carretera C-154 en direcció cap a Prats de Lluçanès, no pots accedir a la C-17. Falta alguna rotonda o algun element de connexió per tal de poder-la agafar. Sí que la poden agafar tant des de l'eix transversal els vehicles que venen de la C-25, com de Prats de Lluçanès.

Això genera una situació que és poc lògica. Hi ha molts vehicles que provenen de barris densos i poblats de Vic, com el Sucre, el Nadal, la zona universitària o el mateix centre, han de creuar tota la ciutat de Vic per poder agafar la C-17 i enllaçar en direcció Barcelona i això suposa una gran congestió especialment en hores punta, i quan hi ha més congestió ja sabem què és el que passa, més contaminació i més risc d'accidents. I això afecta especialment en una artèria principal de la ciutat de Vic com és l'eix Onze de Setembre, que s'ha convertit en un punt de saturació i que inclús ja l'Ajuntament ha previst alguna mesura dissuasiva per augmentar la fluïdesa com és una turborotonda.

És per això que nosaltres creiem que aquesta és una mesura imprescindible, necessària i és una actuació concreta que ajudaria a millorar el trànsit dins de la ciutat de Vic i a millorar la mobilitat a la ciutat. És per això que demanem el suport, el vot favorable de tots els grups i també el compromís del Govern perquè aquesta proposta es pugui dur a terme.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Ferran. Hi ha dos grups parlamentaris que han presentat tres menes. El primer és lo Grup de la Candidatura d'Unitat Popular, que no hi ha cap diputat o diputada i el segon, el Grup del Partit Socialista i Units per Avançar i té la paraula el diputat Francesc Jesús Becerra.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Gràcies, president. Des del nostre grup és molt clar el posicionament a favor de la mobilitat de l'entorn de Vic i és una problemàtica estructural, però el que creiem que divergim respecte de la proposta de resolució és que es proposa una actuació tan, tan, tan concreta que no està suportada per cap estudi de mobilitat que s'hagi practicat o cap estudi seriós sobre tota la mobilitat que implica amb totes les poblacions diferents.

Està clar que estem davant d'un lloc que hi ha polígons industrials, serveis, milers de...

Fitxer 8

Desplaçaments diaris i que la C-17 i la C-25 està dissenyada de fa moltes dècades, però aquest eix d'Onze de Setembre i la vella variant de la Nacional 152 assumeix un paper que, amb tot l'entorn, Calldetenes, Folgueroles, Meià, tota la plana, s'ha de fer un estudi de mobilitat real i global.

I aquest és el sentit de l'esmena que presentem, l'esmena que presentem va més enllà de simplement la proposta concreta d'aquesta solució tècnica que, encara que potser a ulls d'un usuari concret que passi per la zona, potser com la proposta que

ell podria pensar que és la realitat, potser d'aquest estudi podrien sorgir moltes més propostes, moltes més consideracions amb una mirada molt més àmplia, amb una mirada molt més encapçalada. I aquest era el sentit de l'esmena presentada pel nostre grup.

En aquest sentit nosaltres no creiem que s'hauria de fer aquesta proposta de resolució en aquest sentit concret, per tant votarem en contra perquè la nostra posició era la de fer el pla de mobilitat més ampli i concret. Creiem que és una esmena que no serà acceptada, però ens mantenim en aquesta posició.

El vicepresident

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

Sònia Martínez i Juli

Gràcies, vicepresident. Bé, avui debatem una proposta del Partit Popular sobre els accessos a la C-17 a Vic, i ho fem amb una certa satisfacció perquè és la prova que quan Junts posa un tema sobre la taula acaba calant. Perquè aquesta qüestió no és nova en aquesta comissió, va ser el nostre grup que a l'octubre del 2024 va registrar una proposta per descongestionar els accessos a Vic des de la C-17, especialment Vic Nord i Vic Oest, una proposta que el Parlament va acabar aprovant al desembre d'aquell any. Per tant benvingut sigui que altres grups s'uneixin a aquesta causa, perquè la mobilitat a Osona és un problema real, persistent, i és un problema que afecta a milers de persones cada dia i, com més veus hi hagi reclamant solucions, millor.

Dit això, anem al fons de la qüestió. La proposta del Grup Popular posa el focus en un punt molt concret, ho ha explicat molt bé el diputat, la manca d'aquesta connexió directa entre la C-154 i la C-17 en direcció sud en sentit Vic-Barcelona. És una disfunció estructural que obliga a vehicles a fer itineraris alternatius que col·lapsa la cruïlla de l'eix Onze de Setembre, i que genera retencions, emissions i risc d'accidents en zones urbanes que no estan dissenyades per absorbir aquest volum de trànsit. Ho sabem bé perquè és exactament el que denunciàvem ja fa més d'un any.

Ara bé, també hem de ser honestos sobre l'estat de la qüestió. El problema aquest, el Govern ens va respondre informant que estava treballant en un projecte constructiu de millora de les connexions a l'entorn de Gurb. Una actuació positiva però parcial, perquè la realitat és que els problemes de mobilitat a Vic i al seu entorn van molt més enllà d'un sol punt a la xarxa viària. Necessitem una visió de conjunt, actuacions coordinades i sobretot calendaris concrets.

Des de Junts per Catalunya donarem suport a aquesta proposta perquè és coherent amb la feina que hem fet i continuem fent per millorar la mobilitat a la Catalunya central. Osona necessita infraestructures dignes, accessos segurs i un Govern que deixi d'ajornar el que porta anys pendent.

Gràcies.

El vicepresident

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

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, vicepresident. Des d'Esquerra Republicana per mostrar-nos d'acord amb la diagnosi que plantegen que calen millores als accessos al voltant de Vic. Calen millores, sí, és evident que en algun dels carrers, en alguna de les zones es produeixen col·lapses reiterats, però també és veritat que entenem que aquestes respostes han de venir donades d'estudis més seriosos, de propostes tècnicament més viables que recullin el que realment a nivell tècnic cal resoldre.

Ho deia la diputada de Junts, que cal una visió de conjunt, calendaris concrets –i, afegim–, una feina tècnicament seriosa. A banda, com sempre, que no tot ho solucionarem amb carreteres i, per tant, també cal un impuls del transport públic que ajudi a treure cotxes de les carreteres. Des d'Esquerra Republicana –i, per exemple, ho diu l'esmena de la CUP–, ho dic perquè fet així hi ha moltes solucions a aquest problema. L'esmena de la CUP per exemple proposa projectar, planificar, executar una rotonda amb la intersecció i els ramals d'entrada i sortida de la C-17 en sentit sud, diu, d'acord amb la traça que preveu el POUM. És que això també ho hem de tenir en compte.

Per tant, aquesta connexió directa el que necessita és estudis clars de quina és la solució necessària. El seu dibuix, diputat, era molt aclaridor, vist així, però és evident que no podem resoldre les coses veient-ho amb un dibuix així. Per tant, nosaltres el que demanàriem, és a dir, ens semblaria fantàstic que poguessin acceptar l'esmena del Grup Socialista, perquè creiem que és el camí per treballar-ho i poder-ho fer.

En tot cas, esperem a veure el seu posicionament.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputada Llop. És el torn del Grup Parlamentari de VOX i té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, vicepresidente, 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

Moltes gràcies. Doncs bé, de vegades, com sol passar quan la dreta afronta un problema, podem coincidir amb la diagnosi, però després amb les solucions no sempre ens hi podem posar d'acord.

Creiem –i en aquest cas–, que en matèria d'infraestructures viàries, fugir d'aquelles solucions que són aparentment simples a un problema que realment és complex. És cert que a l'entorn de VIC hi ha un problema que cal abordar amb la C-17, i que és una qüestió no única i exclusivament de mobilitat, sinó també de salut, perquè a Vic la qualitat de l'aire a Osona i concretament a Vic–, és una qüestió que hauria de ser també de país, però et val a dir que en el cas de l'infraestructura no tota nova connexió resol necessàriament la congestió i, de vegades, una actuació que es pensa per descongestionar un punt el que fa és acabar traslladant el problema a un altre indret o fins i tot el que fa és agreujar-lo.

Per això no creiem que la resposta adequada sigui limitar-nos a assumir sense més aquesta solució tancada com si fos evident per si sola amb un dibuixet en un paper. I en aquest sentit valorem positivament les esmenes que s'han presentat, perquè introdueixen precisament els elements que sovint falten en aquest tipus de debats, estudis previs, criteris tècnics, visió global.

L'esmena del PSC va, doncs, en la bona direcció quan planteja l'elaboració d'aquest estudi de mobilitat entorn al municipi de Vic per determinar quines millores són necessàries a la xarxa viària i també considerem útil l'esmena de la CUP, perquè concreta una possible solució i, alhora, introdueix una condició que per nosaltres és fonamental, que hi hagi aquest estudi previ que acrediti que la nova connexió, efectivament, contribueix realment a reduir la congestió i no pas a augmentar-la en altres punts sensibles de la ciutat. Aquest matís per nosaltres és importantíssim. No es tracta només de millorar una incorporació, el que hauríem de fer és evitar que aquesta actuació acabi atraient més trànsit o que generi nous problemes en la trama urbana de Vic.

Per tant, nosaltres podem compartir que cal estudiar i abordar mancances d'accessibilitat a la C-17 i a l'entorn de Vic, però creiem que s'ha de fer bé amb dades, amb planificació, amb l'objectiu de resoldre un problema real, no de desplaçar-lo i, en aquest sentit, les esmenes presentades milloren clarament la proposta inicial.

Les votaríem a favor perquè creiem que la fan més prudent, més rigorosa i més útil. No es tracta de bloquejar actuacions que siguin necessàries, el que es tracta és d'evitar respostes simplistes en una qüestió que afecta la mobilitat quotidiana de la ciutat i del seu entorn. Recordem que no tota obra és automàticament una solució.

Gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Mijoler. I ara té un minut al diputat Pau Ferran per posicionar-se sobre les esmenes.

Pau Ferran Navarro

Bé, gràcies, president. Simplement, en la nostra proposta demanàvem adoptar amb caràcter prioritari les mesures necessàries per projectar, planificar i executar una connexió directa entre la carretera C-154 i la C-17. En cap cas es donava una proposta concreta. Simplement, el dibuix era il·lustratiu, no es tractava de cap actuació concreta i, evidentment, les mesures que es duen a terme han de ser treballades i pensades amb les possibilitats reals.

I en aquest sentit, evidentment, l'esmena del PSC no la podem acceptar perquè demana fer un simple estudi per estudiar les millores i, com deia, no és una ocurrència d'aquest diputat que sí que és cert que passa cada dia per aquest punt, sinó que és un traçat que s'estableix en el propi POUM de l'Ajuntament.

I en aquest sentit, sí que acceptarem l'esmena de la CUP, sense que serveixi de precedent, però millora tècnicament el redactat. Fa esment, precisament, el traçat que preveu el POUM i a una possible solució i creiem que s'adequa molt al que es necessita en aquest punt. I em sap greu perquè no hi són els de la CUP, volia agrair aquesta esmena i fer-los un comentari, i és que quan no estan pel «perroflautisme contemplatiu» i es dediquen a la millora de les infraestructures, doncs, ostres, a tots ens va millor i crec que també els aniria millor a ells.

Moltes gràcies.

El vicepresident

Gràcies, diputat Ferran.

Per tant, procediríem a la votació entenent que és acceptar l'esmena proposada per la CUP.

Vots en contra?

Partit Socialista i Units per Avançar.

Abstencions?

Vots a favor?

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

Per tant, quedaria aprovada amb 5 abstencions i 13 vots a..., ai, perdó, i 11 vots a favor.

President, la comissió està..., la següent, sí.

El president

Doncs, no res, agrair el vicepresident Salvadó.

I la comissió del dia 8 tampoc hi seré, que el dia 7 m'operen d'una hèrnia de hiatus, vull dir que..., però tornaré, eh?, no... (*Fortes rialles.*) No patiu. Si aneu a la processó poseu algun ciri. Però tu, Mijoler no ho sé si aniràs a la processó, però si hi vas també porta un ciri per mi, eh? (*Rialles.*) I tu, sinó, Eva, doncs vinga.

I no res, que passeu unes bones festes i ens retrobarem a la següent, que estem en bones mans.

Moltes gràcies.

La sessió s'aixeca a...

TRANSCRIPCIÓ EN BRUT