



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. 40 / CTH / 14.10.2026

Doc. Q:\D18\R440Transcripcio\CTH\40CTH1\

Fitxer 40CTH1

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

Comissió de Territori i Habitatge

Sessió 40, dimecres 14 d'octubre de 2026

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

Sessió 40 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 Fernàndez, i del secretari, Francesc Jesús Becerra Ramírez. Assisteix la Mesa el lletrat Ramon Eudald Torrents Munt.

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

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

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el col·lapse ferroviari del 12 d'agost (tram. 354-00434/15). Lorena Roldán Suárez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.
2. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma Dignitat a les Vies davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el col·lapse ferroviari del 12 d'agost de 2026 (tram. 356-01875/15). Lorena Roldán Suárez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
3. Sol·licitud de compareixença d'una representació de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el col·lapse ferroviari del 12 d'agost de 2026 (tram. 356-01876/15). Lorena Roldán Suárez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
4. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma Trens i Transports Dignes de les Terres de l'Ebre i el Priorat davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el col·lapse ferroviari del 12 d'agost de 2026 (tram. 356-01877/15). Lorena Roldán Suárez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
5. Sol·licitud de compareixença d'una representació de Propera Parada Valls davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre el col·lapse ferroviari del 12 d'agost de 2026 (tram. 356-01878/15). Lorena Roldán Suárez, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.
6. Sol·licitud de compareixença d'Òscar Playà, director operatiu de Rodalies de Catalunya, davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre l'accident a l'estació de Fabra i Puig de Barcelona del 22 de setembre (tram. 356-01885/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

7. Sol·licitud de compareixença d'una representació d'Adif davant la Comissió de Territori i Habitatge perquè informi sobre l'accident a l'estació de Fabra i Puig de Barcelona del 22 de setembre (tram. 356-01886/15). Salvador Vergés i Tejero, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

8. Compareixença d'una representació de la Plataforma Defensem Ulldeter davant la Comissió de Territori i Habitatge per a informar sobre les afectacions ambientals, socials i territorials del projecte de telecabin a l'estació de Vallter promogut per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (tram. 357-01537/15).

9. Proposta de resolució sobre la creació d'una línia d'autobús interurbana Exprés.cat entre Berga i Barcelona (tram. 250-00819/15). Grup Parlamentari de Junts. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 333, 65; esmenes: BOPC 365, 24).

10. Proposta de resolució sobre la creació d'un autobús directe entre Berga i Barcelona (tram. 250-00857/15). Grup Parlamentari del Partit Popular de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 351, 11; esmenes: BOPC 413, 6).

11. Proposta de resolució sobre l'establiment d'un servei d'autobús directe entre Berga i Barcelona (tram. 250-00911/15). Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Defensem la Terra. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 370, 14; esmenes: BOPC 413, 9).

12. Proposta de resolució sobre el reforçament de la mobilitat pública i la garantia del dret a la mobilitat al Berguedà (tram. 250-01256/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 503, 17; esmenes: BOPC 580, 37).

13. Proposta de resolució sobre la mobilitat a l'Alt Pirineu (tram. 250-00823/15). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 339, 21; esmenes: BOPC 392, 6).

14. Proposta de resolució sobre l'estat de la licitació de les obres i el calendari previst per a l'acabament i adjudicació dels habitatges de Vilanova i la Geltrú adquirits per l'Institut Català del Sòl (tram. 250-00864/15). Grup Parlamentari Comuns. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 351, 23; esmenes: BOPC 413, 6).

15. Proposta de resolució sobre l'increment de freqüències dels trens Avant i d'alta velocitat entre l'estació de Figueres-Vilafant, Girona i Barcelona (tram. 250-00870/15). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 351, 32; esmenes: BOPC 413, 7).

El president

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

Avui ens falta el vicepresident, Albert Salvadó, que, per circumstàncies familiars i personals, no podrà assistir-hi. Però, en tot cas, una abraçada a ell de part de tots. I, llavors, abans de compliment als diferents punts i de preguntar els canvis que hi pugui haver als diferents grups polítics, puc entendre que els punts 9 fins al 12, que fan referència a la mobilitat i al bus de Berga, les fem conjuntament, i llavors els diferents grups ja que facin les intervencions corresponents amb el que creguin oportú pel que fa referència a les esmenes i al tema concret. Faríem igual els minuts... *(Lluïsa Llop Fernández demana per parlar.)* Digue'm.

Lluïsa Llop Fernández

President, no... Això li volia dir. El que demanaríem és, en lloc de fer els tres minuts que fem sempre per PR, ajuntar-los. Si podem fer...

El president

Sí, sí, ara volia dir que allargaríem a cinc minuts... Eh, Lluïsa?, ja saps que sempre... Aquí, el que es demana s'acompleix. Faríem els cinc minutets d'intervenció. I, per tant, ara sí que ja donaríem la paraula als diferents grups polítics pels canvis que hi pugui haver a la comissió. Començaríem pel Grup de Junts.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. La diputada Ariadna Urroz substitueix el diputat Salvador Vergés i el diputat Joan Canadell substitueix la diputada Judith Toronjo.

El president

Molt bé. El Cornellà ja el tenim aquí. El Grup d'Esquerra?

Lluïsa Llop Fernández

Sí, president. La diputada Alba Camps ens acompanyarà en substitució del diputat Albert Salvadó, igual que, en el punt catorzè, i haurà el diputat Carles Campuzano i en el quinzè, el diputat Jordi Viñas.

El president

D'acord. Benvinguda, diputada Camps. Senyor Bello, senyora Eva García i el Grup Socialista, entenc que... O tenim...

Eva Candela López

Sí, sí. Gràcies, president. Sí, tindrem la substitució en les propostes de la 9 a la 12, que vindrà el diputat Cristòfol Gimeno i substituirà en aquell moment el diputat Aparicio.

El president

Però faran torns o ja no tornarà?

Eva Candela López

Tornarà, tornarà.

El president

Tornarà. Bé. Així ja està bé. *(El presidentriu.)* Molt bé, doncs. Passem ja a tirar endavant l'ordre del dia amb els diferents punts de sol·licituds de compareixences i de sessions informatives.

Sol·licituds de sessió informativa i de compareixença

354-00434/15, 356-01875/15 a 356-01878/15, 356-01885/15 i 356-01886/15

Passaríem al punt 1, que és sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori i Habitatge amb la consellera de Territori, Habitatge i Transició Ecològica sobre el col·lapse ferroviari del 12 d'agost. Passem a votació.

Vots en contra? *(Veus de fons.)*

El lletrat

Totes de cop o només..., d'una en una?

El president

Fem d'un en un o les fem totes de cop? *(Veus de fons.)* Sí? No hi ha problema? *(Pausa.)* Faig lectura de..., o passem a votació les...? Doncs vinga. Això si que és treballar ràpid. Passem a votació els set primers punts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Doncs molt bé. Donaríem..., aprovat per unanimitat de l'1 al 7.

Compareixença d'una representació de la Plataforma Defensem Uldeter per a informar sobre les afectacions ambientals, socials i territorials del projecte de telecabina a l'estació de Vallter promogut per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

357-01537/15

I ara ja passaríem al punt 8, que és la compareixença d'una representació de la plataforma Defensem Uldeter davant la Comissió de Territori. Aquesta compareixença ha estat sol·licitada, que aquí no m'ho posa...

Lluïsa Llop Fernández

Per Esquerra Republicana.

El president

Per Esquerra Republicana? Doncs perfecte, doncs per Esquerra. Doncs ara anem a buscar els convidats i engeguem. Amb la compareixença fem cinc minuts o set

minuts? Què voleu fer avui? *(Veus de fons.)* Normalment en són set, no? *(Veus de fons.)* Fem normal, avui. Sí, fem grups i... Vinga. *(Veus de fons.)* Sí, sí, sí, sí, sí, sí. Vinga.

(Pausa llarga.)

Donarem inici a la compareixença. Donar-vos les gràcies per assistir a la compareixença. És una compareixença d'una representació de la plataforma Defensem Ulldeter davant de la comissió. I, per tant, disposaran del voltant de quinze minuts. Si en necessiten una miqueta més, no hi ha problema. Vostè farà la intervenció i després els diferents grups polítics també faran la seva intervenció corresponent. Vull dir que, quan vulgui, pot començar.

Eva Martínez Picó (presidenta de la plataforma Defensem Ulldeter)

Bon dia. Soc Eva Martínez Picó, soc la presidenta de la plataforma Defensem Ulldeter. I m'acompanya en Gerard Serrat, que és l'advocat de la plataforma.

Per situar-vos, perquè se'n facin una idea, a data 5 d'octubre, la plataforma compta amb l'adhesió de 5.816 persones i cent tres

Fitxer 40CTH2

entitats. Som aquí en representació de totes elles per defensar un patrimoni natural únic, però també el dret de la Vall de Camprodon a decidir com vol viure. I voldria situar bé aquesta compareixença. No venim a donar quatre consells sobre com millorar un projecte; la nostra discrepància és de fons: qüestionem el model que se'ns proposa i la manera de conduir-ne les decisions. Tant és així que, com saben, hem acudit als tribunals: hem presentat una demanda contra l'Ajuntament de Setcases on impugnen l'acord del ple del 15 de maig de 2026, pel qual es va declarar l'interès territorial del telecabina de Vallter. Això ho hauran de resoldre els tribunals, evidentment, però la responsabilitat política no es pot deixar exclusivament en mans dels jutges, i per això avui som aquí.

No demanem, no volem que Vallter desaparegui, però el que no acceptem és que voler un futur per a Vallter ens obligui a donar per bona aquesta proposta, perquè no és el mateix defensar l'estació que defensar qualsevol projecte en nom de l'estació.

Ulldeter no és un solar disponible que espera que algú hi trobi una activitat rendible; és una capçalera de muntanya única: aigua, sòls, biodiversitat, paisatge i un espai compartit amb ramaderia, refugis i excursionisme. El que es construeix a Vallter s'ha de valorar pel conjunt dels seus efectes, no només per l'espai físic que ocupa; també pels accessos que obre, pels usos que afavoreix i per la pressió que pot traslladar més enllà de l'estació.

I, per explicar el marc de protecció d'aquest espai, li passo la paraula a en Gerard, que és advocat i que us ho especificarà.

Gerard Serrat Panadero (advocat de la plataforma Defenseu Ulldeter)

Gràcies, Eva. Com bé deies, Ulldeter no és un solar: el Decret 328/1992, de 14 de desembre, pel qual s'aprova el pla d'espais d'interès natural, l'inclou dins l'espai natural de les capçaleres del Ter i del Freser. I argumenta que el conjunt de l'espai és la mostra més representativa dels sistemes naturals d'alta muntanya pirinenca oriental, amb singularitats úniques al Pirineu català, motiu pel qual considera que s'han de promoure els treballs per declarar-lo parc nacional. Aquest Parlament, de fet, n'és coneixedor, fet que ha comportat que, en dues ocasions i per unanimitat dels grups polítics, s'instés l'executiu la necessitat de protegir l'espai, bé amb la figura de parc natural o bé amb la figura de parc nacional. Ho demostren la Resolució 506/VI, de 14 de març de 2001, i la Resolució 540/IX, de 18 d'abril de 2012. L'impuls parlamentari, per tant, va permetre en certa mesura que uns anys més tard s'aprovés el Decret 2011/2015, de 22 de setembre, pel qual es declara el Parc Natural de les Capçaleres del Ter i del Freser. I, tot i ser declarat parc natural, cal recordar que avui és l'únic espai natural protegit de Catalunya que pels seus valors podria ser declarat parc nacional, com ja ho és Aigüestortes - Sant Maurici.

Aquesta no és una qüestió menor; de fet, és el nucli. És a dir, la normativa preveu que qualsevol desenvolupament d'una infraestructura ha de considerar, en primer lloc, quins són els valors de l'espai natural protegit per determinar, en segon lloc, quina és l'afectació d'aquests valors. Si l'impacte generat comporta efectes negatius sobre els valors protegits ja no té sentit parlar de telecabina o no, perquè la protecció dels valors protegits és prevalent. Doncs bé, amb tota la documentació sol·licitada fins ara i que ens ha estat proporcionada, podem dir que, abans de tirar endavant

aquest projecte, ningú ha estudiat l'impacte de l'actuació pel que fa als valors naturals protegits. I això no és un fet menor, perquè, tal com indica el doctor Josep Maria Mallarach, els ecosistemes d'alta muntanya tenen una capacitat de recuperació molt escassa davant determinades alteracions físiques, especialment les que afecten la morfologia del terreny, els sòls, els sistemes hídrics o els hàbitats humits. En el cas del patrimoni geològic, moltes alteracions són directament irreversibles; en el cas dels ecosistemes, els processos de recuperació poden ser molt lents i no garanteixen necessàriament la restitució de les funcions ecològiques originals. Si la normativa és tan clara, doncs, com es pot justificar jurídicament la implantació del telecabina?

El Govern ho ha fet amb el reconeixement de l'interès territorial de l'actuació —és a dir, un suposat interès territorial prioritari, que nosaltres discutim, possibilita fer una excepció a la normativa que hauria de ser d'aplicació—, interès territorial que ja ha sigut reconegut per l'acord de la Comissió de Territori de Catalunya el passat 9 de juny i que possibilitarà que el projecte tiri endavant. I com s'ha argumentat aquest interès?, es deuen preguntar. Els hem enviat la documentació perquè puguin arribar a una conclusió vostès mateixos. Però, en tot cas, en qüestionem fermament que en tinguin en compte els valors que van justificar la declaració del parc i pels quals tots els partits polítics en aquest Parlament van votar a favor de la seva protecció. Valors que actualment es troben en un context d'elevada sensibilitat als canvis ambientals, que estan protegits normativament i que, per tant, no poden ser objecte de discussió.

Eva Martínez Picó (presidenta de la plataforma Defenseu Uldeter)

Igual que les muntanyes que ens envolten, Vallter forma part de la història i de la identitat de la vall, això ho reconeixem, però reconèixer una aportació passada no eximeix ningú de justificar les decisions presents. Els comptes són molt clars en un punt: tot i les subvencions d'explotació comptabilitzades, l'estació registra pèrdues superiors a 1 milió d'euros anual en cadascun dels set exercicis entre 2018 i 2024. La suma arriba als 9,4 milions d'euros després de subvencions d'explotació. I no diem que qualsevol activitat amb pèrdues s'hagi de tancar, perquè el retorn social també compta, però, precisament per això, aquest retorn s'ha d'explicar i s'ha d'acreditar, i no s'ha fet.

No n'hi ha prou d'anunciar més visitants, més activitats, una nova etapa... No és tan important quants diners es mouran com quants en quedaran aquí, al territori, després de comptar els costos públics, socials i ambientals. I, sobretot, si aquest retorn milloraria la vida de les persones residents o només el resultat de l'activitat turística. Aquestes exigències no són una nosa per al projecte: són la prova que ha de superar. Les pèrdues no justifiquen un xec en blanc. I fer més gran una infraestructura no demostra per si sol que es resolguin els problemes. Abans de comprometre recursos necessitem poder distingir una transformació viable d'una ampliació de les dependències que ja tenim.

Malauradament, avui no disposem de la documentació tècnica completa per valorar el conjunt de la proposta actual, perquè no s'ha fet pública. No diem que no existeixin els estudis, però exigim que, si existeixen, siguin accessibles, que es puguin contrastar i que es completin els buits. Per tant, avui no us donarem xifres esparverants. La responsabilitat de justificar el projecte correspon a qui el promou. No es pot demanar al territori que confii en els beneficis i que, al mateix temps, demostrï pel seu compte els riscos. No ens toca.

I quins estudis cal fer? Primer, del conjunt del projecte. Telecabina de suposadament sis quilòmetres al bell mig d'un parc natural –diuen que el més llarg de Catalunya–, la bassa, edificacions, neu produïda, aparcaments, carretera, activitats de lleure amb les seves instal·lacions, i tot això no són peces inconnexes ni petites intervencions sense impacte; s'ha de valorar en conjunt. I s'ha anunciat restauració. Volem saber què es restaura, com es restaura, amb quins criteris, com es transforma.

Segon estudi, l'aigua. Dir que una bassa no afectarà el Ter requereix demostrar-ho. D'on vindrà l'aigua? Quan es captarà? Quants cops s'omplirà la bassa? Què passarà en els períodes crítics, quan plogui sobre neu o quan plogui molt de cop o quan no plogui gens o quan no hi hagi desglaç? Quins estudis acrediten la seguretat del terreny i de l'emplaçament? A banda de ser un preciós llac d'estil alpí, que és el que va dir la gerent de Vallter a les presentacions públiques d'aquest estiu, aquesta bassa suposaria 95.000 metres cúbics com a mínim d'aigua acumulats a 2.500 metres d'alçada. Per dir que no passarà re, calen, com a mínim, alguns estudis molt

específics, que han d'estar elaborats abans d'anunciar qualsevol projecte, no després, com pretenen fer.

Tercer estudi, la freqüentació. La capacitat de transportar persones no és la capacitat del territori per acollir-les. Cal establir quina és la capacitat de càrrega de l'espai amb un estudi independent. No s'hi val a dir: «Hi caben 2.500 persones.» Cal saber, a més a més, on anirà la gent, com es gestionarà la pressió sobre els camins, els hàbitats i els serveis, i cal establir mesures per regular aquest accés al medi natural, fins i tot si no s'arriba a fer el macroprojecte. I tots aquests estudis s'han de plantejar en un horitzó climàtic i social, no només comercial o sota el conegut paraigua de desenvolupament econòmic. Una infraestructura pensada per durar dècades necessita escenaris de neu, d'aigua i de demanda coherents amb aquesta durada. No serveix una justificació que només funcioni si tot va bé, perquè no sempre tot va bé.

Nosaltres distingim els riscos dels danys demostrats. Demanem la mateixa exigència amb els beneficis: distingir una expectativa d'un resultat acreditat. Ni les promeses substitueixen els estudis ni la insistència converteix una hipòtesi en una certesa.

També hi ha una confusió que hem de desfer: obrir més mesos no equival a diversificar l'economia. Podem tenir turisme tot l'any i seguirem posant tots els ous en el mateix cistell, en una única activitat econòmica, que, com sabem, pot ser volàtil, perquè suporten els diners que li sobren a la gent. I ja hem viscut una crisi financera i una pandèmia, i sabem de sobres de què parlem. La vall no és només una destinació: és casa nostra. Per això, l'èxit d'una inversió no es pot mesurar només amb el nombre de visitants o amb els diners que es mouen; cal saber qui se'n beneficia, què queda aquí i com es transforma. Quants llocs de treball estables, amb quins salaris, quines compres a empreses locals, quin retorn als municipis, quina compatibilitat amb la pagesia i la ramaderia i quines conseqüències per a l'habitatge i els serveis que estem patint. Perquè es parla de transformar el model socioeconòmic, però ningú ens ha explicat res de tot això. Evidentment, no atribuïm tots els problemes de la vall a Vallter, però el que rebutgem és que el futur de la vall s'expliqui només a través del futur d'un equipament turístic.

Necessitem inversions públiques amb aquesta ambició. Sí, volem aquests 60 milions d'euros anunciats que ens han fet venir tanta set, però per viure millor cada dia, per tenir serveis de primera, no de perifèria, per diversificar els perfils professionals, retenir talent, innovar i donar oportunitats a qui vol quedar-se. No diem que totes les partides siguin intercanviables; diem que les prioritats públiques han de ser coherents. Valorem els perfils professionals del turisme, però el que no acceptem és que les nostres oportunitats quedin limitades a servir les vacances dels altres. Quan es parla de reequilibri territorial s'ha de parlar també de les necessitats de qui hi viu cada dia. No acceptem que la poca població serveixi d'argument per qüestionar serveis i, alhora, l'afluència esperada de visitants sigui suficient per justificar una inversió en qualsevol infraestructura. Fixar població vol dir construir una vida aquí, no només trobar-hi feina quan arriba la temporada.

Nosaltres també volem una estació de muntanya, però el sol fet de canviar el nom no fa canviar el model. Si la transformació reforça el model, la dependència de noves infraestructures i de la neu produïda, cal explicar realment on rau aquesta transformació. Per nosaltres, una estació de muntanya ha d'acompanyar el territori –lleure, natura, cultura, activitat agrícola, ramadera, forestal– sense subordinar-ho tot a l'estació ni convertir el paisatge en un decorat d'una oferta estandarditzada, homogènia. No volem un parc d'atraccions per fer venir molta gent.

Ah, i no acceptem que l'única alternativa que es presenti sigui aquest projecte o la decadència. Entre ampliar i abandonar, hi ha opcions que mereixen estudis seriosos: renovació prudent, retirada d'infraestructura obsoleta, restauració, activitats de menor petjada i mobilitat col·lectiva entre els pobles. No afirmem, per exemple, que un sistema de llançadores elèctriques que surtin de diferents pobles resolgui tot el problema de l'accés a l'estació ni que sigui més barat sense calcular-ho –tot i que me'n puc fer una idea–, però no ens conformem, segur, amb l'explicació que la directora general de Ferrocarrils en les sessions informatives de juliol ens va donar: «És que, clar, nosaltres només fem transport per vies i per cable, no tenim autobusos.» Exigim que es comparin les opcions amb el mateix rigor. Una alternativa no es pot descartar abans d'haver-la estudiat. Restaurar de debò també és transformar.

I hi ha una qüestió essencial: l'accés a l'estació no és el mateix que l'accés a la muntanya. La muntanya no es redueix a l'estació: hi ha camins, refugis, treballadors, ramats, residents i persones que no van a consumir les activitats. Volem saber quins accessos es mantindrien, amb quins horaris i amb quines tarifes o exempcions. La capacitat de pagar no pot ser l'únic criteri per regular l'accés al medi natural. Parlem d'una inversió pública. L'equitat i la funció social no poden quedar per al final, han de ser prioritàries.

Per tot això, som avui

Fitxer 40CTH3

al Parlament, no perquè prengui el lloc dels tribunals ni perquè resolgui aquí tots els detalls tècnics; som aquí perquè exerceixi el control polític sobre les decisions del Govern i d'una empresa pública. No els demanem que escoltin la nostra preocupació i la donin per atesa; els demanem que la converteixin en preguntes, en exigència de documentació i en seguiment de les respostes.

Primera demanda que cal fer: informació completa i pública, la versió actual del projecte, el pressupost desglossat, els estudis i el calendari. No presentacions diferents per a públics diferents; una base documental comuna que tothom pugui examinar.

Segona demanda: una avaluació integrada, ambiental i socioeconòmica, amb garanties d'independència, que necessàriament ha de ser prèvia a qualsevol declaració d'interès territorial; que no separi els beneficis anunciats dels costos, els riscos i les obligacions futures; que expliqui que queda a la vall, qui ho rep i quin compromís públic s'exigeix durant tota la vida de la infraestructura.

Tercera demanda: alternatives reals. Comparar el projecte amb una reconversió de menor petjada, amb altres solucions de mobilitat i menys dependència de la neu produïda, també amb l'escenari sense el macroprojecte, però amb el manteniment i la seguretat necessaris. Atenció: no fer el macroprojecte tampoc vol dir abandonar l'estació.

I quarta demanda, molt important: participació amb capacitat d'incidència. Governança. Municipis, parc, residents, treballadors i treballadores, ramaderia, empreses locals, entitats ambientals, muntanyisme i agents de la Catalunya Nord, el simple fet de venir, informar i permetre fer preguntes no és participació. La participació és una cosa molt més seriosa: cal poder discutir les opcions i establir com es tindran en compte les decisions. Demanem que les respostes a aquestes demandes siguin públiques i que aquesta comissió en faci seguiment. L'interès territorial no hauria de ser només una declaració administrativa; s'ha de poder explicar i demostrar davant del territori.

Acabo. No volem haver d'escollir entre conservar Ulldeter i tenir un futur a casa nostra. Rebutgem aquest fals dilema. Volem una transformació que permeti avançar en totes dues direccions, no que ens obligui a hipotecar l'una en nom de l'altra. No demanem menys inversió ni menys oportunitats –al contrari, en volem més–, però reclamem que els recursos públics serveixin per construir un territori més divers, més habitable i menys dependent, i que en el procés la població no sigui només la destinatària d'una explicació, sinó una part integrant i imprescindible de la decisió.

Les muntanyes no poden ser només els jardins de les ciutats ni la seva zona d'esbarjo; són llocs per viure, treballar i construir comunitat. I al Ripollès, comarca rural i de muntanya, volem liderar la construcció de la nova ruralitat, volem ser referents i necessitem aquest suport, igual que la resta de comarques sobre les que penja l'amenaça d'un parc d'atraccions de Ferrocarrils. No es confonguin, estem disposats a treballar per una transformació de Vallter, però això no és en cap cas un vistiplau a qualsevol projecte ni a qualsevol manera de tramitar-lo, no a qualsevol preu i no amb la nostra conformitat. Avui, aquí els demanem que siguin el Parlament que marcarà la diferència. Escoltin el territori, exigeixin les justificacions i exerceixin la seva responsabilitat. Nosaltres també som Catalunya.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Llop.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Bon dia a tots i a totes. I molt benvinguda, especialment, la plataforma, la senyora Eva Martínez i el senyor Gerard Serrat. En primer lloc, com els deia, agrair-los a la plataforma Defensem Ulldeter la seva compareixença, però especialment aquesta feina que fan de treballar pel territori i en defensa del territori.

Des d'Esquerra Republicana creiem que Vallter necessita un projecte de present i de futur, no abandonar-lo, com deien en la seva exposició, especialment en un context que tots som conscients que el canvi climàtic és aquí per quedar-se i en què no podem confiar exclusivament en la continuïtat de l'activitat d'esquí, perquè no sabem, la neu, quan hi serà i quan no hi serà. Cal desestacionalitzar el turisme – d'això també n'estem convençuts – i generar oportunitats durant tot l'any. Però la qüestió de base és quin model turístic volem, que creiem que és on rau el principal factor que desenvolupa després tot aquest projecte, i si realment una infraestructura de les dimensions del telecabinat projectat és realment la millor solució. Perquè entenem que hem de diferenciar clarament entre el desenvolupament de l'estació de Vallter i la preservació d'aquest espai natural d'Ulldeter, d'una sensibilitat i d'un valor ambiental que posaven de manifest vostès mateixos explicant les diferents aprovacions, a més, per unanimitat, per part d'aquest Parlament, que, per tant, dona reflex de que realment darrere hi ha aquest valor natural.

Per tant, per tot això, a Esquerra Republicana ens genera tota una sèrie de dubtes aquest projecte que hi ha sobre la taula. En primer lloc, sobre l'impacte ambiental i paisatgístic, per les possibles afectacions als hàbitats, a la flora, a la fauna i als ecosistemes de muntanya, i no només pels efectes directes de la infraestructura, sinó també per l'efecte de l'increment de visitants, per les actuacions complementàries que pugui comportar. Per tant, una pressió, evidentment, sobre aquest entorn.

En segon lloc, també sobre les afectacions als veïns i les veïnes, especialment pel que fa a la mobilitat, a la pressió sobre els accessos, als aparcaments i als serveis dels municipis de la vall o l'habitatge, que vostès també el posaven sobre la taula.

En tercer lloc, pels efectes sobre la ramaderia extensiva, una activitat tradicional que cal preservar, i la possible afectació a les pastures i a la convivència d'aquesta activitat turística.

I, finalment, sobre l'economia local, perquè volem que el turisme de Vallter beneficiï el conjunt del Ripollès, i focalitzar l'estació amb tota l'activitat a dalt, a Vallter, pot produir perfectament doncs que els restaurants, els comerços, que els allotjaments de Setcases, de Vilallonga de Ter, de Llanars, Camprodon, etcètera, doncs vegin minvada la seva assistència i que només serveixin d'un aparcament per a una activitat que traslladarem a una altra banda. Per tant, ens preocupa aquesta concentració de nous serveis turístics a la mateixa estació que acabi perjudicant tots aquests municipis de la vall.

Per tant, considerem absolutament imprescindible abans de prendre decisions –i vostès ho deien– tenir tota una sèrie d'estudis (*sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció*), especialment estudis d'impacte ambiental –mig minut, president, i acabo–, i, segon, un estudi rigorós sobre la capacitat real de càrrega de Vallter i d'Ulldeter i de tota la vall, i que, a més, això es faci de la mà dels veïns i de les veïnes. És a dir, han de ser els ripollesos, ha de ser la gent del territori la que..., evidentment, són els primers interessats en que hi hagi una activitat econòmica que porti desenvolupament i progrés en el seu territori, però que també hi hagi un territori on viure-hi i on poder estar-hi, que la muntanya no només sigui un parc d'atraccions –em sembla que la definien.

Per tant, jo acabo només amb un parell de preguntes. Perdó, i deixi'm fer una anotació. Ferrocarrils de la Generalitat gestiona un autobús, com a mínim, en el meu poble, a Gelida, en substitució d'un funicular. Per tant, li dic que sí que ho fan segur. I, llavors, de preguntes: quines són les afectacions ambientals que més els hi preocupen a nivell d'aquesta possible telecabina i quines conseqüències directes pot tenir aquest projecte directe, entenen, sobre la ramaderia extensiva, especialment, i sobre l'economia de la vall?

I ho deixo aquí perquè ja m'estic passant molt, president.

El president

Molt bé, diputada Llop. I seguidament, i en nom del Grup de Junts, el diputat Canadell. També benvingut a la comissió. Quan vostè vulgui.

Joan Canadell i Bruguera

Moltes gràcies, president. I moltes gràcies, senyora Martínez i senyor Serrat, per la seva compareixença, les seves explicacions. Hem de dir que nosaltres estem, en general, molt d'acord amb el que vostès estan explicant avui aquí.

Lluïsa Llop Fernàndez

President –perdoni, perdoni, diputat–, és que ens dona tres minuts, i n'eren cinc. Jo per això ara he pensat: «M'estic allargant molt. Algun problema hi ha.»

El president

D'acord. Doncs . Vull dir, hem...

Lluïsa Llop Fernàndez

No, havíem quedat en cinc.

El president

En cinc? D'acord. Doncs... *(Veus de fons.)* D'acord. Doncs escolta'm... *(Veus de fons.)* Doncs perdoneu. Després, si convé, te pots... *(Veus de fons.)* Sí, no hi ha problema. Després, si convé i vols afegir alguna coseta, ja ho farem. En tot cas, ara, diputat, té els cinc minuts.

Joan Canadell i Bruguera

Bé; doncs deia, senyora Martínez i senyor Serrat, que el que ens han explicat a nosaltres ens sona bé. Té, creiem, molt de sentit, perquè, en definitiva, aquí estem davant d'un dels típics problemes, que cada cop ens hi trobem més, de trobar l'equilibri, eh?, entre el que és el territori, aconseguir que al territori hi hagi població que pugui viure-hi i amb unes condicions, òbviament, dignes i suficients, i doncs una protecció mediambiental, no? Per tant, hauríem de ser capaços entre tots de trobar aquest equilibri. Òbviament, la responsabilitat principal és del Govern, però per això estem els parlamentaris, per controlar el Govern. Per tant, si no ho fa bé, doncs aquí estem per intentar reconduir-los, eh? I la societat civil, que vostès entenc que representen, doncs també està per a això, eh?, per venir aquí i alertar-nos de casos en els quals probablement no es fan prou bé les coses. Per tant, des d'aquest punt de vista, totalment d'acord.

Som conscients que les estacions d'esquí segurament, eh?, tenen un límit temporal. No sé si d'aquí a cent anys encara n'hi haurà, però molt probablement no; però tampoc sé si l'any que ve i l'altre i l'altre podrem esquiar de forma normal. Ja ho veurem, eh? Tot això, el canvi climàtic ja ens ho anirà ensenyant. Ara, que hem de reconvertir aquestes estacions en estacions de muntanya, a mi em sembla que més o menys tots hi estem també d'acord. Veig que vostès també. Per tant, endavant, eh?, anem per aquesta línia.

Ara, quina és la solució? Doncs bé, el Govern ens en proposa una. Òbviament, vostès ja han dit: «I no hi han alternatives?» Per exemple, nosaltres hem vist una alternativa d'en Joan Vila, que és un referent per nosaltres, com a partit, que ens sembla també que com a mínim hauria de ser valorada, eh?, que es basa en llançadores de busos elèctrics. Per tant, no ens sembla una mala solució. És veritat que vostès han parlat de parc natural, i fins i tot podria ser un parc nacional. Jo, que soc del món de la muntanya i he anat molt pels Alps, n'hi han molts de telecabines als Alps, amb alçades inclús molt més altes i amb impactes probablement molt més alts, eh? Per tant, tampoc el que s'està proposant amb aquest telecabina, comparat amb altres llocs de muntanya, em sembla fora de lloc. Però si hi ha una alternativa millor doncs, evidentment, s'hauria de, com a mínim, valorar.

Per tant, nosaltres no ens posarem tant en el contingut en aquest moment, sinó en les formes. Tenim un govern que en general és un govern que utilitza una política d'aparador, eh?, de quedar bé i de fer grans titulars. Per tant, el gran titular de «totes les estacions d'esquí..., traurem els cotxes de les estacions d'esquí» està molt bé, però, home, hem de veure a veure de quina manera ho fem això, i ha de ser d'una manera correcta. Per tant, nosaltres, en tot cas, el que defensarem és que s'han d'analitzar diferents alternatives, s'han de fer els estudis, com vostès ja han demanat, i, per tant, si no hi són (*sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció*), doncs els haurem d'exigir. Continuo, eh?, perquè...

Per tant, jo el primer que els hi demano és si vostès, com a representants de la societat civil del Ripollès, han parlat amb el Govern i si els hi han respost correctament, eh?, si els hi han donat prou informació. Em sembla, per la seva presentació, que no, però, en tot cas, que ens ho acabin de dir, no? Perquè, tots

aquests estudis, vostès han dit: «O no hi són o no els coneixem.» Si els han demanat, no els han demanat, si els hi han dit que els faran o que ja els tenen i, en tot cas, no els han rebut.

Ara, és veritat..., nosaltres, que som defensors de l'economia, en general, de Catalunya, defensem el turisme a Catalunya, eh? Em sembla que ningú de nosaltres s'amaga d'això. Ara, volem un turisme sostenible. Per tant, hem de buscar una solució que permeti que el Ripollès i, en tot cas, la vall d'Ulldeter doncs tingui un futur amb turisme, com també l'ha de poder tenir amb altres economies, eh?, primer sector i també altres economies. Tot això a nosaltres ens sembla interessant.

Per tant, per anar acabant, jo els hi demanaria això, quin retorn han tingut del Govern amb tots els plantejaments que han fet? Se senten prou informats o no com a societat civil de tot el projecte? Entenc que no, però acabin-nos-ho d'explicar. I quines alternatives vostès veurien més factibles o considerarien per analitzar? I, finalment, si els hi sembla que una consulta a la població podria ser interessant per acabar de veure quin és el posicionament de la població, la societat civil del Ripollès, que crec que és important saber quina és la seva opinió. I no m'allargo més.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Canadell. Ara, en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Eva García. Quan vostè vulgui.

Eva García Rodríguez

Gràcies, senyor president. I gràcies, senyors Martínez i Serrat, per aquesta seva compareixença. Nosaltres considerem que qualsevol projecte, i més d'aquestes característiques, doncs que afecta el territori, ha de ser analitzat amb un cert rigor i amb una certa transparència, perquè entenem que la protecció del medi natural és important, però també doncs ho és garantir el futur econòmic dels municipis de muntanya en aquest cas que estem parlant, no? Per tant, trobar aquest equilibri crec que és el que hem d'aconseguir entre tots.

Per tant, la nostra primera pregunta seria bastant clara, és a dir, quina alternativa proposen vostès en aquest projecte de Vallter 365? Perquè és veritat que de la seva

intervenció doncs es desprèn probablement que el debat és un sí o un no, però en tot cas volem conèixer quina és l'alternativa que vostès proposen.

També nosaltres volem parlar de l'impacte econòmic,

Fitxer 40CTH4

no?, perquè considerem que els que qüestionen aquesta inversió doncs haurien d'explicar també amb dades concretes, amb xifres reals, quines conseqüències econòmiques tindria el fet de no executar aquesta inversió i, per tant, quines activitats o alternatives proposen, no? Per tant, la segona pregunta també doncs és bastant evident, bastant concreta, bastant directa, i és si disposen vostès d'un estudi econòmic que quantifiqui els llocs de treball i l'activitat que es podria perdre si el projecte aquest doncs no tira endavant. Perquè ens han fet arribar pocs minuts abans de començar aquesta comissió una sèrie de documents i d'informes, però és evident doncs que no hem pogut donar-hi lectura i que tampoc vostès ens ho han passat a la seva intervenció. Per tant, donarem bona lectura d'aquests informes, d'aquests documents, però sí que ens agradaria que ens poguessin avançar alguna dada d'aquestes.

També volem parlar del medi ambient. Entenem que vostès doncs demanin garanties sobre la biodiversitat, sobre l'aigua, la mobilitat i riscos naturals —és evident, no pot ser d'una altra manera—, però les garanties ambientals doncs s'han d'exigir a qualsevol alternativa també, no?, no només en aquest projecte. Per tant, la pregunta seria si acceptarien vostès comparar aquest projecte i les seves alternatives amb els mateixos indicadors ambientals, econòmics i socials que estan fent amb aquest, no?

En quart lloc, també ens preocupa que el debat es converteixi en una confrontació entre la conservació del territori i l'activitat econòmica. Entenem que aquest és el risc que no hauríem de córrer. Els municipis de muntanya necessiten oportunitats, necessiten activitat durant les diferents temporades de l'any, totes les temporades de l'any, serveis, empreses viables i perspectives de futur també per als joves. La protecció del paisatge i el desenvolupament econòmic no s'haurien de presentar necessàriament com a objectius incompatibles, no? Per tant, la pregunta seria doncs

quin volum d'ocupació creuen vostès que podria generar aquesta inversió que estem parlant i en quin termini també.

I, finalment, doncs una darrera pregunta sobre les condicions concretes que consideren que hauria de complir un projecte de modernització perquè vostès doncs estiguessin disposats a valorar-lo com a inversió concreta, no?

Finalment, també volíem conèixer doncs quines han estat les seves converses amb el Govern de Catalunya, si és que hi han tingut converses, i quines han estat aquestes respostes. En tot cas, si els satisfà l'opinió del Govern de Catalunya en aquesta qüestió.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada García. I seguidament, i en el nom de VOX, té la paraula el diputat senyor Bello. Señor Bello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Por mi parte, tan solo agradecer a los comparecientes las informaciones que nos han transmitido verbalmente y la documentación que nos han hecho llegar, que estudiaremos con atención.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, senyor Bello. I seguidament, i en nom dels Comuns, diputat Mijoler. Quan vostè vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. I moltes gràcies per la seva compareixença d'avui. I sobretot donar-los les gràcies i reconèixer la mobilització ciutadana en una qüestió com aquesta, no?, o sigui, defensar el patrimoni natural, un patrimoni natural que sabem que pertany al conjunt del país, però que les decisions, si no es prenen tenint en compte quin és el posicionament local, diguéssim, no?, i qui té més coneixement directe del territori, doncs, bé, ens porten a polítiques que ja les hem viscut al segle

passat i que en molts casos doncs sembla que tornen a tenir les mateixes dinàmiques en aquest sentit, no?

És evident que el model de muntanya, pel canvi climàtic, està obligat a veure's transformar i que les estacions d'esquí doncs s'enfronten realment a una realitat climàtica que cada vegada les fa més difícils. I, per tant, el que també pensem és que la transició ecològica no consisteix únicament i exclusivament en substituir unes infraestructures per unes altres, sinó precisament en si som capaços de transformar les activitats i adaptar-les realment als límits ambientals. Jo crec que amb la seva exposició, quan han parlat d'aquestes possibilitats i el canvi de model per a la comarca, doncs amb això estaríem, no?

És molt positiu també, entenem, pel que fa al projecte de Ferrocarrils, doncs eliminar vehicles privats dels espais protegits –hi estaríem d'acord–, però no és coherent reduir el trànsit de cotxes i facilitar l'increment de visitants que precisament acabi agreujant la degradació ambiental, no? És a dir, com vostès molt bé han dit, no podem tenir únicament i exclusivament el punt de vista econòmic en aquest sentit, no? Un telecabina no és ecològic només per ser elèctric, que si caiem en aquest parany que ens hi volen fer caure, doncs a partir d'aquí tindríem també, per exemple, un aeroport ecològic, no? Aquestes coses hem d'entendre que no són així. I, evidentment, la sostenibilitat es mesura per quins són els impactes que té al territori. En aquest cas s'agreuja encara més, perquè parlem d'una empresa pública, no?, i, per tant, des de lo públic ha d'haver-hi un interès major per aquest interès general que és vetllar per la transició ecològica. I que hi hagi una conselleria que tingui aquest nom doncs hauria d'entendre's que no és només territori el que fan, no?, o promoció del territori, sinó que el que fan és sobretot transició ecològica.

Jo crec que algunes preguntes ja les han fet i jo crec que vostès també les plantegen. I, en tot cas, la resposta no la tenen vostès, sinó que les hem de donar des dels polítics. Però nosaltres entenem que no es pot consolidar aquest projecte sense que hi hagi una avaluació rigorosa i pública de quines són les alternatives. S'ha de condicionar qualsevol transformació als límits ecològics del parc natural i, en aquest sentit, doncs en la seva intervenció també ho marcaven. I sobretot acordar directament amb els agents del territori un model econòmic de muntanya que no

depengui de l'increment continuat de visitants, no? Jo crec que a aquest Parlament tenim una feina, que és la llei de muntanya, que haurem de, també, treballar i desenvolupar. I aquí jo crec que prendre decisions fins que no hi hagi el desenvolupament normatiu d'aquesta llei, que haguem fet la reflexió sobre el conjunt del territori pel que fa a les poblacions de muntanya..., aquest projecte hauria de quedar com a mínim aturat. I nosaltres també creiem que aquesta qüestió judicial que es va plantejar aquest mes de setembre doncs reforça també aquesta necessitat, que crèiem que no està havent-hi, de transparència, també de control des del control parlamentari. Però també jo crec que convé no afirmar que s'hagin produït irregularitats mentre aquestes no estiguin acreditades. Crec que en això també hem de ser coherents.

Nosaltres, i en conclusió, creiem que el futur de Vallter no s'ha de decidir a partir de com portar-hi més turistes –no ha de ser aquest el model, si portem més turistes a la muntanya–, sinó a partir de com garantim, en primer lloc, que la muntanya continuï viva, continuï protegida, continua habitada, i quines són les alternatives per al desenvolupament econòmic de la comarca.

I, de nou, moltes gràcies per la seva feina.

El president

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

Dani Cornellà Detrell

Gràcies. Bon dia i merci per la compareixença. Bé, primer de tot dir, així en general ja, clar, que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, no?, una empresa de transport públic, es dediqui a gestionar estacions d'esquí..., malament anem, no? És una realitat del país, però no hauria de ser així. De totes maneres, aquest projecte, pel que el conec, ve de lluny, tampoc no és un projecte nou. Perquè recordo perfectament el 2023 i haver presentat preguntes sobre aquest projecte al Govern d'aquell moment. Vull dir, un projecte que va començar amb Junts per Catalunya a Territori, que va continuar amb Esquerra Republicana a Territori i que ara en tenim la continuació aquí a sobre la taula amb el Govern del PSC. Per tant, és una cosa que no ens ve de nou i ve de llarg. De fet, hem presentat preguntes el 23, el 25 i fins

i tot aquest any, el 26, a mesura que van sortint informacions. Informacions que llegim a la premsa, perquè la informació tampoc no ens arriba, l'hem de demanar. És a dir, que estem exactament igual que la plataforma, no?, que, aquí, o demanes o ningú no posa sobre la taula la documentació, que hauria de ser el primer pas, no?, abans de fer la documentació, posar sobre la taula i preguntar a la gent que hi viu, a les entitats què es vol fer, no? I això, per desgràcia, en política no va així. Vull dir, aquí es va tirant per un costat i el territori en va per un altre.

Ens han explicat el nombre de persones i entitats que estan a dintre..., bé, que donen suport a la plataforma. També ens agradaria que ens expliquessin com ha reaccionat, en general, el territori de la Catalunya Nord, però també no només les entitats, les institucions, una mica tot plegat, no?, quina reacció hi ha doncs envers aquesta opacitat i aquest projecte.

A nosaltres ens preocupa que Ferrocarrils de la Generalitat doncs vengui aquest projecte de telecabina com un projecte més sostenible. I tan sols per ells és més sostenible, perquè el cotxe s'aparcarà una mica més avall, però al final faran aparcaments nous i, evidentment, grans, molt més grans. Per tant, un telecabina no el podem considerar com un model més sostenible, no? De fet, l'accés sostenible, es podria dir, es podria fer d'altres maneres, vull dir que es podrien estudiar alternatives, i més venint de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que podria, per exemple, estudiar el pas per carretera posant un servei de busos, que això sí que hauria de ser la seva funció i no pas la de l'estació. I això implicaria automàticament no haver de construir aquest telefèric, i tot això que ens venen de la mobilitat doncs podria quedar solucionat, i aquests busos ho podrien fer de manera permanent.

També es podria fer ja, és a dir, ja... Es poden buscar moltes alternatives, però dona la sensació que aquí es va en una direcció única per interessos, suposo que els dels de sempre, per continuar doncs amb el mateix model, que no canviï, no?, que és el de més turistes... Al final, també són més cotxes encara que posin el telecabina, etcètera, no? I obviar l'emergència climàtica que viu el país, obviar que aprofitem uns pressupostos de carboni, obviar, no?, que hi ha d'haver una reducció d'emissions i, per tant, continuar amb el mateix model de sempre.

A més, per arribar a Setcases no es pot donar per fet que la gent hi arriba amb cotxe si no s'aposta fort pel bus, que alhora doncs beneficiaria la gent que també viu a la Vall de Camprodon. Per tant, és surrealista que haguem d'estar reclamant a Ferrocarrils que es dediqui a afavorir el que hauria de ser la seva missió principal, que és el transport públic, en comptes de promoure doncs aquest nou parc temàtic, en aquest cas a la muntanya.

Nosaltres compartim tot el que la plataforma defensa i treballa, per tant... Els documents sí que els hem rebut. Dir que el document 03, que és el de projecte abans del pla, a mi no se m'obre. Ja ho he reclamat a primera hora del matí. No sé... És a dir, els altres dos sí que s'obren, però aquest no. Diu que hi ha un error, per tant...

Eva Martínez Picó (presidenta de la plataforma Defenseu Uldeter)

És molt gran. Sí, és l'avantprojecte, i és molt gran.

Dani Cornellà Detrell

D'acord. Doncs hi ha algun tipus d'error perquè no es pot... Ens l'han enviat, però els altres dos sí que els he pogut obrir, però aquest no. Si ens el reenvien doncs també ens el mirarem. I, evidentment, igual que vam presentar preguntes –va ser ara fa..., el setembre d'aquest mateix any– arran de que va sortir lo de la bassa d'innivació i tot això, doncs també agafarem tot el que ens demanen en aquesta documentació que ens han fet arribar. I, evidentment, doncs demanarem les explicacions perquè ens arribin a nosaltres, però sobretot que els arribi a la plataforma tota aquesta informació i puguem fer aquest treball tan necessari, posicionar aquest Parlament cap a una altra mirada, cap a un canvi de model i cap a unes alternatives que sí que donin resposta a les demandes que ens fan la plataforma i els milers de ciutadans i centenars d'entitats que hi donen suport.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I seguidament, i en nom del Grup del Partit Socialista de Catalunya, té la paraula la diputada Comes. Quan vostè vulgui.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. Gràcies, senyor Serrat, senyora Martínez i senyor Martínez, per la presentació. Nosaltres, com a grup que donem suport al Govern, sí que hem preguntat al Govern com es troba aquest projecte. I, de fet, ens diuen que està en una fase primerenca. Es van fer presentacions el mes de juliol. És cert que els veïns van reclamar més informació i és cert que s'està treballant, no?, per tirar aquest projecte endavant, però amb totes les garanties, tant a nivell de medi natural, amb el territori i per a tota la ciutadania d'aquest país.

Jo, escoltant-los a vostè, estic convençuda que es pot arribar a un punt d'acord, i s'hi pot arribar perquè la idea és aquesta, que entre tots treballem perquè es doni una solució, una sortida a aquesta zona, a Vallter. De fet, deien: «És que no s'ha escoltat el territori.» Bé, jo tinc que l'Ajuntament de Setcases va aprovar en un plenari per unanimitat, no?, la declaració d'interès territorial d'aquest projecte el maig del 2026. Vull dir que jo crec que al territori deu haver-hi doncs veus de tot costat, imagino jo, perquè, per un costat, tenim l'ajuntament que, per unanimitat, és a dir, tots els grups aproven això, i, per altre costat, hi ha veus doncs que no hi estan d'acord. Jo crec que s'ha d'arribar al punt on tothom ha de seure i hem de veure com arribar a un cert consens.

Cert és que el projecte, la idea del projecte és per a l'eliminació de 85.000 cotxes. Sí que diuen, no?, que això no soluciona res perquè posteriorment farem un aparcament, no?, dissuasiu de vuit-centes places, amb la qual cosa traslladem una cosa per una altra. Però també és cert que es retiraran tres teleesquís i dos telecadires, vull dir, per renaturalitzar la zona. Vull dir que s'intenta, jo entenc, compensar una cosa amb l'altra.

La meua pregunta és –jo crec que ja des del PP l'han formulat–: si s'atura aquest projecte

Fitxer 40CTH5

–sé que vostès estan en un contenciós, si no m'equivoco, amb l'ajuntament per aquest projecte–, quina és l'alternativa de mobilitat sostinguda –parlem de mobilitat, eh?– que proposeu? No?, de dir: bé, doncs no al telecabina. Diu: «Autobusos.» He escoltat, no?, que hi ha una possible proposta d'autobusos. Hi ha els autobusos, sí,

és una alternativa, però també hem de vigilar que van per les carreteres. També, quan neva, es poden... Jo ho dic perquè jo soc del Pirineu. Jo tinc..., l'estació més propera és Espot, Baqueira-Beret i Port Ainé. A Port Ainé, si tenim grans problemes justament és amb la carretera: ens cau contínuament, quan està nevada doncs és molt difícil transitar-hi. Ho dic perquè tot això també s'ha de tenir en compte; que potser doncs no volem fer una inversió aquí i la fem allà, i potser també no queda del tot resolta la qüestió.

Després, també m'agradaria preguntar: quin model de desenvolupament econòmic i turístic defenseu per a Setcases i la resta, diguem-ne, de la vall que no depengui d'infraestructura d'aquest volum? És a dir, si no fem aquesta infraestructura, no fem aquest canvi, com veieu vosaltres que pugui desenvolupar-se, no?, la vall de Camprodon? I quan dieu –potser no heu dit la paraula, però sí que ho he llegit en algun lloc– «turisme de massificació», quin tipus de turisme creieu que atraurà el model Vallter 365? Perquè veieu que no és com..., no pot aportar per a l'economia local. Jo crec que es pot trobar un equilibri entre una cosa i l'altra. No perquè es faci aquest Vallter 365 ha d'anar renyit amb que el turisme que vindrà serà de baixa qualitat o serà massificat. De fet, ja ho ha dit el portaveu de Junts: a altres llocs s'ha fet. En alguns llocs és veritat que es va fer el telecabina en construcció alhora amb l'oferta hotelera. Aquí no, perquè ja es fa el telecabina i l'oferta hotelera hi és, però sí que l'oferta hotelera es pot expandir a tota la vall, no només a Setcases, i fins i tot a valls colindants. Vull dir que hem de mirar una mica transversalment, no només a la vall de Camprodon, sinó més transversalment a les valls veïnes.

I tenint en compte el context del canvi climàtic i la possibilitat de manca de neu, la zona, si no s'hi fa cap inversió, com reconvertim la zona? Perquè, si no la fem estació de muntanya, estació d'esquí, doncs pot acabar que no funcioni. Com la reconvertim? Com ho fem?

I, finalment, vostès diuen: «La infraestructura pot trinxar el territori», no?, pot malmetre... Qüestionen la ubicació de la base, on es proposa. La situació actual, què hi ha ara, actualment? O sigui, no trinxa ara el territori? Pregunto, eh?, no ho sé. No hi ha ara massificació de cotxes en certa temporada de l'any? Per tal de fer una desestacionalització –la paraula famosa que a tots ens agradaria–, no seria una

bona eina, no?, una estació de muntanya que pugui també desestacionalitzar i fins i tot plantejar-se diferent tipus de turisme?

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Comes. Diputada Llop, i és de justícia que li doni dos minutets per fer la intervenció que cregui oportuna. Moltes gràcies.

Lluïsa Llop Fernández

Trenta segons, president, i acabo ràpid. Com deia, des d'Esquerra Republicana defensem que Vallter necessita un projecte de futur, com els hi deia abans, però que aquest projecte ha de respondre a les necessitats del territori, no només a la voluntat d'incrementar el nombre de visitants. Aquest futur Vallter és evident que s'ha de construir amb el territori, amb rigor ambiental, amb participació real i amb una visió de comarca i un desenvolupament econòmic que no necessàriament ha de pivotar només sobre un turisme, i encara menys que aquest ha de ser massiu, sinó que ha de ser un desenvolupament econòmic integral de la comarca, perquè l'objectiu entenem que no és simplement portar gent a la muntanya, sinó que és garantir que se'n pugui continuar gaudint, que la puguem preservar i que generem oportunitats per a les persones que hi viuen, perquè, al final, al territori hi viu gent.

En tot cas, nosaltres entomem les peticions que vostès feien al final de treballar plegats. Entenem que l'important és construir entre tots aquest projecte. I, per tant, des d'Esquerra Republicana, disposats a donar un cop de mà en tot allò que puguem acompanyar.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Llop. I ara, quan vostès vulguin, durant uns set minuts, aproximadament, poden fer les consideracions oportunes.

Eva Martínez Picó (presidenta de la plataforma Defensem Ulldeter)

Moltes gràcies, president. Jo miraré d'acotar-me. Potser no contesto pregunta per pregunta. Intentaré que sigui comprensiu. Nosaltres és molt difícil que, com a

plataforma, com a moviment ciutadà, vinguem aquí amb un estudi sobre afectacions ambientals, impactes, conseqüències per sectors... O sigui, nosaltres, miri, advocat, jo soc periodista i historiadora, un altres és... O sigui, nosaltres estem aquí per dir: «Això no s'ha fet», no per fer-ho nosaltres. Diria que aquesta... Jo ho entenc així. Entre altres coses, com assenyalaven, Ferrocarrils és una empresa pública. Diria que també la paguem nosaltres, d'acord?, i diria que no ho he de fer a part, d'acord? Però bé, aquest és el tema.

Només un incís sobre el tema dels telecabines als Alps. Jo diria que està molt bé mirar cap a Europa, però hauríem de mirar cap a l'Europa d'avui, no l'Europa dels anys setanta, d'acord? Perquè aquest model, que porta molta gent, que... És fantàstic, eh?, anar-se'n als Alps, pujar a un telecabina i pujar fins a no sé on, eh? A mi m'ha passat pujar a un telecabina. Dius: «Ostres, "estupendo", no sé què.» Baixes, marxes i dius: «Ostres, no he visitat el poble, perquè el que volia era pujar a la muntanya i no he visitat el poble ni he comprat res ni he...» No? Perquè parlen de «touroperadors», atenció, no són del territori. D'acord? Ja sabem què passa amb els «touroperadors», que porten gent a la portalada de Ripoll i després els fan pujar a Núria. Ni botigues ni carrers ni museus, res de res. És un model que no és el que volem per al sector del turisme, i no volem *només* un sector de turisme –això és molt important–, perquè estem perdent talent, estem perdent gent que s'arrela al territori amb projectes diferents, a fer llits, fer menjars i servir. Ho volem tot. Volem integralitat, volem poder viure més enllà de les estacions. És cert, volen desestacionalitzar: llavors farem llits tot l'any. Volem més coses, volem ser la nova ruralitat. No som la perifèria, no som un espai de lleure, d'acord?

Em demanaven si podíem presentar models alternatius. Em sembla que és una feina, com he dit a la presentació inicial, de qui promou plantejar quines són les millors alternatives per dur a terme aquesta desestacionalització i aquesta atracció turística.

Quina és la conseqüència de no invertir-hi? Crec que no he parlat de no invertir-hi; he parlat d'invertir-hi, i d'invertir-hi molt. No només no abandonar l'estació, no només transformar l'estació que tenim, d'esquí, en una estació de muntanya, que sí que és el nostre model. No estem dient «no volem Vallter»; volem un Vallter del futur, però

del futur en consonància amb el medi, d'acord? Per tant, sí que s'ha d'invertir, i s'ha d'invertir en l'estació i s'ha d'invertir en el territori, d'acord?

Quines conseqüències hi hauria si no s'invertís? No vull saber-ho, no és el meu escenari, d'acord?

I, després, clar, nosaltres, si hem intentat conversar... Mireu, quan nosaltres hem intentat entrar a les presentacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya al poble de Setcases, gairebé ens demanaven que ens poséssim el carnet a la boca: només per a persones que hi estan empadronades. No ha entrat ni la tele! O sigui, hi ha hagut un secretisme!

Em preguntàveu quina és la reacció del territori respecte al projecte i l'opacitat que ha seguit tot aquest procés. Dramàtica! Hi ha una divisió..., o sigui, hi ha un enfrontament fora de mida. Això no ens ho mereixem. O sigui, vas a una reunió, t'expliquen tres coses; vas a una altra, te n'expliquen de diferents. Com que jo no estava a la reunió, jo no sé si és veritat. A més a més, l'altra: un té interessos, perquè té una terra; l'altre té no sé què. Ostres, al final resulta que... «Jo tinc un restaurant. Serà bo o serà dolent? Ah, no, doncs...» I l'altre: «No, no, serà molt bo.» No, no, perdrem gent perquè menjaran en un McDonald's a dalt. Producte local, d'acord? És tal la dispersió d'informació, tal!, que hi ha una divisió que no ens la mereixem. O sigui, han generat un conflicte social, i això no s'hi val. Amb informació n'hi havia prou, d'acord?

I, de nou, sí, el que proposa el projecte 365 és desestacionalitzar, turisme tot l'any. Seguim amb els ous al mateix cistell. *No volem això*, d'acord? És territori ramader, és territori rural i de muntanya i és un territori on hi poden passar moltes coses molt interessants, més enllà del turisme. No reneguem del turisme. He viscut del turisme gairebé tota la meua vida, a la muntanya. No reneguem, però no volem que sigui el paradigma. No som la zona de serveis, no som un *resort* de la gent que viu a la ciutat. Som gent que vol viure a la muntanya amb dignitat, amb diversitat i amb oportunitats.

Gerard Serrat Panadero (advocat de la plataforma Defenseu Ulldeter)

Hem sentit els diputats parlar tota l'estona de si telecabina sí, telecabina no, de quin serà el model econòmic, de què suposarà tot plegat. Em sembla que la meua

companya Eva ja ha contestat adientment les qüestions més delicades al respecte. Però a mi m'agradaria tornar a fer èmfasi en el sentit de que el Parc Natural de les Capçaleres del Ter i del Freser és això, és un parc natural, no és un solar on podem començar a dir: aquí farem un telecabina, aquí farem el que ens sembli. I la intuïció de la gent és aquesta, de moltíssima gent; és a dir, s'ha arribat allà amb un projecte dat i beneït que es vol imposar i que després ja demanarem si el volem..., si la gent el vol o no el vol. Però, escoltin, quines opcions tenen de triar, la gent, si ja els hi venen amb un projecte dat i beneït? A mi em sembla que cap.

Llavors, partint d'això i partint, sobretot... –i vull tornar a fer èmfasi en la protecció del parc–, només s'han de llegir el decret –només, eh?– de declaració del parc natural –no cal que mirin principis de protecció ambiental internacionals ni de la Unió Europea ni res– i veuran que a l'annex 3, que estableix les directrius de gestió del parc, ordena clarament: «S'han d'evitar els riscos vinculats a la intensificació de les activitats de senderisme, curses de muntanya i altres esports a l'aire lliure, així com del turisme actiu en general.» També diuen a l'article 4.2 del decret, que és una norma bàsica de protecció, que els usos públics no poden representar efectes negatius sobre els valors protegits. I una qüestió molt important. Aquí s'està posant tot l'èmfasi en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, però aquí qui realment hauria de dir si aquí pot anar-hi un telecabina o no és el parc natural, que és qui pot valorar amb consideracions científiques si l'espai pot assumir aquesta infraestructura.

Contestant al diputat de Junts, no..., o sigui, la informació que hem rebut, si és tota, ens preocuparia bastant, perquè no ens en podem fer una radiografia total. I si és tota és preocupant.

Les alternatives i la consulta de què es farà a la població. Les alternatives s'han d'estudiar. Hi ha d'haver un procés participatiu real de governança, no d'arribar a un projecte i de voler tirar-lo endavant. I la consulta a la població, si no és vinculant, de què servirà? Encara més per dividir el territori? Si us plau, aquesta és una qüestió bastant fonamental.

Contestant a la diputada socialista, diuen que està en una fase primerenca. En discrepo enormement, perquè la declaració (*sona el senyal acústic que indica que*

s'ha exhaurit el temps d'intervenció) d'impacte territorial que ja han tirat endavant permetrà formular tots els plans urbanístics per redactar el projecte i executar-lo. I un dia ens trobarem el seu projecte ja formulat, aprovat i publicat en el DOGC. I, evidentment, això no és estar en una fase primerenca; és a dir, aquí ja hi ha actes administratius vinculants que tiren aquesta acció endavant.

Solució a la zona, ha parlat de solució a la zona. Les solucions primer les han de demanar al territori, a la gent de Setcases, no arribar amb un projecte –farem el telecabina– i ens quedem aquí i que la discussió sigui aquesta.

Deia: «Sí que s'ha escoltat el territori, perquè va haver-hi una declaració de 15 de maig, que l'ajuntament va votar per unanimitat aquest projecte.» Per això l'hem impugnat, perquè realment la informació que van tenir els regidors a l'ajuntament no va ser total, i d'això tenim la confirmació dels regidors. I, per tant, en qüestionem la seva legalitat obertament.

Parla dels 85.000 cotxes que s'evitaran. Doncs bé, també jo li torno una altra pregunta: com arribarà la gent fins allà? Es preveurà un sistema de transport públic per arribar fins a Vallter? Perquè, que jo sàpiga, fins a Setcases, d'autobusos no n'hi han molts, i la majoria de gent que puja a Setcases puja en transport privat. Llavors, no es tracta de posar pedaços per una qüestió que és més complexa.

S'ha parlat també de renaturalitzar, i disculpi que li digui que això és un eufemisme si no una cosa pitjor. És a dir, no es pot parlar de renaturalitzar si estem dient a la vegada: «Sí, d'aquí traurem uns quants pàrquings, però a sota en farem uns quants més i a sobre farem un telecabina.» És a dir, això no és renaturalitzar. I pel que deia, per exemple, de quan fa mal temps: quan fa mal temps amb un telecabina tampoc hi pot pujar a dalt, si fa vent tampoc hi podrà pujar.

Vull dir, siguem més curosos. I jo el que denoto avui aquí és una manca d'informació per part dels diputats. És a dir, no s'han llegit el

Fitxer 40CTH6

decret, no s'han llegit la informació que és necessària, i només s'han de llegir el decret.

I, acabant de contestar a la diputada, si s'atura el projecte, quina alternativa hi haurà? Escolti, això ja és lo que hem dit, és el model de governança que s'ha concretar, però sobretot s'ha de parlar amb la gent.

El model turístic que preveuen...

El president

Hauria d'anar acabant ja, eh, senyor Serrat?

Gerard Serrat Panadero (advocat de la plataforma Defenseu Ulldeter)

...—sí, acabo— és el de trinxar el territori, evidentment, perquè si estem dient que no hi haurà cap infraestructura més enllà d'aquesta, i aquesta ha de possibilitar una suposada inversió econòmica que faciliti la vida de la gent allà dalt, primer potser que parlin amb la gent de Setcases, per exemple, i que sàpiga que el setanta-dos per cent de les persones que viuen a Setcases ara mateix ja estan vivint del turisme, de restaurants, principalment, o d'hostals.

Llavors, si volem parlar de solucions, primer s'ha de conèixer l'espai, i a mi em sembla molt temerari per part dels diputats no conèixer l'espai, no entendre quina és la singularitat històrica i natural de l'espai i tirar endavant aquest projecte com si no fos res.

El president

Molt bé. Senyor Serrat, senyora Martínez, moltes gràcies per haver vingut i esperem doncs i desitgem que tinguin molta sort amb el projecte aquest.

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

El president

Seguim amb la comissió.

Propostes de resolució

250-00819/15, 250-00857/15, 250-00911/15 i 250-01256/15

Com hem comentat a l'inici, faríem les propostes de resolució de la 9 a la 12 conjuntament. És una temàtica sobre Berga pel que fa referència al transport públic,

i bàsicament d'un servei d'autobús. Hi ha diferents propostes de resolució de diferents grups polítics i, com hem acordat, les presentaríem conjuntament. Aprofitaria també per donar la benvinguda a l'alcalde de Berga, al president del consell comarcal, al vicepresident del consell comarcal i..., a una regidora, potser? (Algú diu: «No.») No? Bé, doncs, en tot cas, també benvinguda a la comissió. Seguidament, faríem les intervencions dels diferents grups polítics. Hem arribat a l'acord, si no vaig errat, de fer cinc minuts per intervenció. I començaríem pel Grup de Junts, que en aquest cas el porta la diputada Montse Ortiz. Doncs quan vostè vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. I em sumo a la benvinguda a les autoritats que avui ens acompanyen del Berguedà. I és que poques vegades en aquest Parlament arribem a un consens tan ampli sobre una reivindicació tan concreta: fins a quatre grups parlamentaris hem presentat propostes de resolució per millorar la mobilitat del Berguedà, especialment la connexió entre Berga i Barcelona. Per tant, ho podem dir amb totes les lletres: cal un front comú per aconseguir el bus exprés Berga-Barcelona i acabar amb el greuge de mobilitat del Berguedà. Junts allarguem la mà, doncs, a tots els grups parlamentaris que s'hi vulguin sumar. I és que parlem de Berga, una capital de comarca sense connexió ferroviària que depèn del transport per carretera, una situació que limita les oportunitats laborals, educatives i econòmiques dels seus veïns i del conjunt de la comarca, perquè sense una bona mobilitat estem hipotecant el futur dels berguedans.

La nostra proposta és molt clara: crear una línia específica Exprés.cat directa entre Berga i Barcelona amb deu expedicions d'anada i deu de tornada els dies feiners i un mecanisme de seguiment amb el consell comarcal per adaptar el servei a les necessitats reals dels usuaris. I aquesta no és una reivindicació nova ni tampoc una proposta que ens hàgim tret de la màniga: els mateixos veïns s'han plantat. Fa un any, un col·lectiu d'usuaris va recollir més de 1.300 signatures en deu dies per reclamar un servei directe, digne i competitiu entre Berga i Barcelona, un transport públic com el que ja tenen altres ciutats d'arreu del nostre país. Una mobilització que

també va aconseguir el suport unànim de l'Ajuntament de Berga. I avui, un any després, aquesta reivindicació arriba al Parlament.

Però aquesta necessitat no és nova, i el greuge de mobilitat que pateix el Berguedà fa anys que és conegut. I permetin-me recordar unes declaracions de l'any 2022 recollides a l'*Aquí Berguedà* del conseller comarcal de Mobilitat d'aquell moment, que deia literalment: «Estem reclamant a la Generalitat busos directes massius d'anada i tornada entre Berga i Barcelona que permetin apropar-nos als serveis.» Saben qui era aquell conseller comarcal? Un regidor de Berga que avui forma part del Govern del president Illa. Doncs bé, quatre anys després i dos anys des de que governen, aquella reivindicació continua pendent.

I és cert que aquest 2026 s'han introduït dues expedicions al matí i dues a la tarda, però això no són els busos directes i massius que tant reclamaven ni tampoc el servei de bus exprés que avui reivindicuem; són millores necessàries, però profundament insuficients per resoldre el problema de mobilitat del conjunt del Berguedà i, especialment, de Berga. I ho tornem a constatar amb les esmenes que el grup que dona suport al Govern ha presentat a les diferents propostes, esmenes que rebaixen i dilueixen les reivindicacions del territori en lloc d'assumir compromisos concrets per fer realitat el bus exprés. I ara, amb la pròrroga de concessions d'autobusos i el segon pla de millores de les línies interurbanes, tenim una oportunitat per incorporar el bus exprés Berga-Barcelona, un pla dotat amb més de 20 milions d'euros anunciat a l'abril i que ahir justament la consellera Paneque assegurava que ja s'havia començat a desplegar. Per tant, les oportunitats hi són; el que falta és la voluntat i l'acció política d'aquest Govern.

Pel que fa a les altres propostes que avui votem –la presentada pel Partit Popular, la presentada per Esquerra Republicana i la presentada pel Grup de la CUP–, majoritàriament hi votarem a favor de tots els punts que hi han presentat, a excepció del punt 3 de la proposta de la CUP: en respectem el plantejament però no compartim que s'hagi de prioritzar el servei d'autobús per davant de les inversions a la C-16, una infraestructura estratègica que també necessita millores de seguretat viària. Millorar el transport públic i garantir una xarxa viària segura no són objectius incompatibles.

I acabo. Avui tenim una oportunitat que no podem desaprofitar. Els veïns s'han mobilitzat, han fet sentir la seva veu, i els grups parlamentaris hem recollit aquesta reivindicació. Ara ens toca

Fitxer 40CTH7

respondre des del Parlament i exigir al Govern de la Generalitat que actuï. Fem un front comú, conjurem-nos els grups parlamentaris d'aquesta cambra, fem realitat el bus exprés Berga-Barcelona i acabem amb el greuge històric de mobilitat que pateix avui el Berguedà.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Ortiz. Per aclarir-ho, hem fet l'ordre de donar la paraula amb l'ordre de presentació de les diferents propostes, que així ho hem establert. Seguidament, i en nom del Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí; moltes gràcies, president. També vull saludar totes les persones que avui ens acompanyen i dir-los que en el Parlament de Catalunya la majoria dels grups estem amb vostès a través d'aquestes propostes que hem presentat. Perquè el que volem és millorar tota la connectivitat del Berguedà, perquè les persones que viuen en el Berguedà han de tenir garantit el seu transport quan es desplacen per anar a treballar, per anar a estudiar, per anar a qualsevol servei sanitari, i això requereix uns autobusos que responguin a aquestes necessitats, tenint en compte que no té una connexió ferroviària, i moltes persones es veuen amb la necessitat de tenir transport alternatiu o anar a través dels vehicles privats perquè no tenen garantit el poder arribar a temps, i això és una qüestió cabdal en qualsevol treball, en qualsevol estudi, en el que sigui. Per tant, des d'aquesta visió, el Grup Popular està d'acord en millorar tot el que és la mobilitat. I, per tant, des d'aquesta visió el que demanem és que es garanteixi una mobilitat de qualitat, un servei que garanteixi arribar a temps, amb les freqüències necessàries per tal de que tinguin aquesta línia directa. Perquè

tenir una línia directa garanteix l'arribar a temps, perquè així es poden controlar millor totes les freqüències. I és imprescindible la creació d'aquesta línia directa.

I, a més de la línia directa, ampliar les freqüències. La proposta de Junts n'estableix deu. Nosaltres el que diem és que s'han d'incrementar les freqüències i, com a mínim, aquestes freqüències han de ser a les sis del matí, 6.30 i 7 del matí, i, a la tornada, 15, 16 i 17 hores. Perquè el que no pot ser és el que està avui en dia, quan de les sis a les nou del matí només hi han cinc autobusos, però, en canvi, per la tarda, de 14 a 17, només hi han dos serveis de tornada. Creiem que és del tot necessari tenir aquest autobús directe, però, a més a més, incrementar aquestes freqüències perquè les persones que es desplacin puguin tenir garantit el seu transport, no?

A més, també cal destacar una cosa: és que si ja sempre hi havia una alta demanda per a les persones que van a treballar, que van estudiar, etcètera, aquesta demanda, des de la T-mobilitat, s'ha incrementat substancialment, amb molt mala planificació. Vull dir, sense que es tingui en compte aquest increment de demanda, doncs això ha col·lapsat encara molt més el servei, i això fa que sigui del tot necessari doncs atendre aquestes peticions per donar resposta a aquests més de mil usuaris i molts altres que no han signat, però sí que reivindiquen aquest increment en aquest transport.

Nosaltres també demanem que les parades que estiguin a Barcelona..., no?, doncs que s'optimitzin totes aquestes parades i que es millori, en definitiva, tota la intermodalitat, i que les parades de Bonanova, Francesc Macià i Gran Via de baixada continuïn operatives, i la del Passeig de Gràcia, de pujada. I, a més a més, que s'estudii –que acceptem l'esmena del Grup de Junts– que, naturalment, s'ha de fer amb l'Ajuntament de Barcelona, perquè al final hem de coordinar aquestes parades doncs a Bonanova o a Via Augusta, no? Per tant, nosaltres prioritzem en aquest cas..., potser és més idònia la de Via Augusta. Però, bé, en tot cas s'ha d'estudiar amb l'Ajuntament de Barcelona.

El Grup Popular, en definitiva, el que vol és que Berga tingui un servei de transport eficient, adaptat a les necessitats reals de les persones que s'han de desplaçar del Berguedà a Barcelona, amb unes freqüències adequades, com deia, adaptades a

les necessitats, i que les persones que realment han de tenir transport públic que només pot ser l'autobús doncs que tinguin garantit el temps d'arribada. Perquè el que no pot ser és que les persones que van a treballar, a estudiar o als serveis sanitaris no sàpiguem a quina hora arribaran ni en quines condicions ho faran. I, per tant, això no pot ser, que persones usuàries es quedin sense poder tenir aquest transport.

Per altra banda, les altres propostes, la majoria dels punts hi votarem a favor, excepte la del punt 3 de la CUP, que, com he dit, nosaltres defensem la complementarietat de tot tipus de transport, públic i privat, i que un no ha d'anar en detriment de l'altre. I, per tant, la C-16 és molt important que es faci, es desenvolupi, es millori quant a les millores que ha de tenir. I també les bonificacions per a les persones que han d'utilitzar o que volen utilitzar, perquè depèn de cada persona, el servei de transport que tingui adient utilitzar, les bonificacions corresponents en el seu transport. Per tant, sotmetem a consideració aquesta proposta conjuntament amb altres grups, i esperem doncs que es puguin aprovar.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Esteller. I seguidament, i en nom de la CUP, té la paraula el diputat Cornellà. Quan vostè vulgui.

Dani Cornellà Detrell

Gràcies, president. Bé, donar la benvinguda a la Cristina en representació de la plataforma d'usuaris, a l'alcalde, als membres del consell comarcal, al president i al vicepresident.

Aquesta proposta que presentem, similar a les altres, com s'ha pogut llegir, es va presentar fa uns mesos; per tant, han canviat algunes coses, no prou per al nostre gust i sobretot per al gust de la gent que viu a la zona que avui ens acompanyen. Però aquí cal explicar que la plataforma d'usuàries va recollir moltíssimes firmes per reivindicar aquest servei directe d'autobús entre la capital del Berguedà i Barcelona; que l'ajuntament, doncs per unanimitat, va aprovar i va demanar aquests busos directes exprés. Entenem que, al ser un eix que no..., un corredor del Llobregat que,

més amunt de Manresa, i, per tant, al Berguedà, no disposa de servei ferroviari, hauria de ser prioritari totalment doncs el bus interurbà en tot aquest corredor. Per tant, l'oferta hauria de ser molt més àmplia, no només en aquest parlem, sinó a altres línies que també doncs ajudarien a reforçar tot el que és el Consell Comarcal del Berguedà, tots els municipis que en formen part.

També remarcar l'estudi que va fer el Consell Comarcal del Berguedà, l'estudi de la mobilitat col·lectiva, i que ja parla de que s'haurien d'encarregar deu expedicions diàries entre Berga i Barcelona; és a dir, cada mitja hora hi hauria d'haver un autobús que connectés el Berguedà amb la capital catalana. Dir que des de que es va fer això fins a l'actualitat s'han incorporat dos dels tres busos que es demanaven al matí per anar cap a Barcelona i dos a la tarda, també de Barcelona cap a Berga. Per tant, una mica millor sí que estem, però, evidentment, no estem on voldria la gent que viu al Berguedà.

Aquí penso que és important, bé, remarcar els punts que presentem, perquè anem una mica més enllà de la simple demanda de busos directes, sinó que el que demanem són aquests tres busos per sentit directes; bé, que ja en tenim dos, per tant, continuem reclamant-ne un més. I, evidentment, reclamant que s'implementi el que demanava l'estudi del Berguedà del 2023, que és afegir deu busos més per sentit; no que n'hi hagin deu, sinó afegir als que ja n'hi han deu més.

També demanem una parada a l'altura de Via Augusta en sentit Berga, igual que de baixada a Barcelona s'hi pot baixar, per no haver d'anar expressament al centre de Barcelona a buscar el bus, una demanda que tampoc encara no està satisfeta. I, tot i ser conscients que els busos entre Berga i Barcelona també serveixen a les altres poblacions del corredor del Llobregat, doncs a Olvan, Gironella, Navàs, Sallent, entre d'altres. I per això demanem que es faci una reestructuració integral de l'oferta del bus a tot el corredor. El que no pot ser és que els busos entre la capital del Berguedà i Barcelona es passin el trajecte anant per la carretera vella per si algú està esperant a certes marquesines fora dels nuclis urbans. Nosaltres el que plantejem és que les parades intermèdies més secundàries es facin a demanda, i el bus només es desvii quan algú ho hagi demanat. Si no, no cal fer aquestes desviacions.

En tercer punt, sabem que els recursos són limitats, i per això demanem prioritzar que s'inverteixi en una bona oferta de transport públic per davant d'altres despeses i inversions pensades en el vehicle privat, com són les bonificacions i descomptes a la C-16 o l'ampliació dels carrils de la C-16 per als turistes de cap de setmana. Tot i que entenem que el cap de setmana es genera un col·lapse entre Berga i Bagà – això és una realitat –, sí que s'ha de donar una resposta als veïns i les veïnes. Però és evident que, si el transport públic fos molt millor, potser no trobaríem aquests col·lapses de cap de setmana que ara sí que tenim.

I no tot, al final, és anar a Barcelona. També reclamem que d'una vegada per totes s'incrementi el servei entre Berga i Vic, tal com van demanar les mocions també de diferents ajuntaments –Berga, Vic, Olost, Sant Martí d'Albars–, el Consell Comarcal d'Osona, la Fundació Universitària Balmes de la Universitat de Vic. I tot això va passar fa més d'un any. Per tant, reforçar la línia està posat en el segon pla de xoc anunciat a l'abril pel Govern de la Generalitat, però, que nosaltres sapiguem –i, per desgràcia, els usuaris ho pateixen–, encara no s'ha executat. No sabem a què espera el Govern, no?; si anuncia una mesura, que l'apliqui. I en aquest punt també demanem que s'estudii ampliar l'oferta cap a la resta de comarques veïnes, com podrien ser el Ripollès o el Solsonès, que també estan sota mínims.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Cornellà. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Camps. Diputada, quan vostè vulgui.

Alba Camps i Roca

Gràcies, president. Primer, com a berguedana, permeteu-me que saludi i doni la benvinguda a companys i companyes berguedanes: a en Ramon Caballé, vicepresident del consell comarcal; al Moisès Masanas, president del consell comarcal; l'Ivan Sànchez, l'alcalde de Berga, i la Cristina Arnau, de la plataforma d'usuaris. Estic contenta que estiguem entre berguedans i berguedanes.

El primer que m'agradaria fer és situar què representa la mobilitat al Berguedà. Quan parlem de promoció econòmica, un dels temes centrals és mobilitat. Quan parlem

d'educació, un dels temes centrals és mobilitat. Quan parlem de salut, un dels temes centrals és mobilitat. I és que és un eix que travessa, no la ciutat de Berga, sinó la comarca sencera del Berguedà, i és una limitació en molts dels sentits per a la comarca. Per tant, no només estem parlant de mobilitat, sinó que estem parlant d'una estratègia comarcal directament que cal afrontar. Com han comentat tant el company Cornellà com la diputada Ortiz, no tenim tren i, per tant, l'únic mitjà públic de transport que tenim és el bus; per tant, és central.

Nosaltres, a la nostra proposta de resolució, el que demanem en primer terme és una estratègia integral de mobilitat pública al Berguedà, perquè no només es tracta de la connexió entre Berga i Barcelona, sinó que també es tracta de les connexions dintre de la mateixa comarca. Penseu que hi han uns municipis, que són els de l'eix del Llobregat, que encara tenen una mica de connexions, però a tots els que van fora encara costa molt més assegurar una mobilitat per a tots i totes. És una discriminació absoluta viure fora de l'eix del Llobregat. Si, per exemple, tens una necessitat mèdica, doncs hi han municipis del Berguedà que per arribar al primer hospital de referència tardes una hora, i això, evidentment, té uns condicionants que podeu compartir tots i totes. Per tant, no només parlar de Barcelona-Berga, Berga-Barcelona, sinó també de la resta de municipis.

I aquí entraria el nostre segon punt, que em sembla importantíssim, que és el transport a demanda. De fet, el Berguedà ha sigut durant molts anys referent en l'aplicació d'aquest tipus de mobilitat, i el que demanàvem nosaltres és més finançament, perquè fins ara ho està gestionant el consell comarcal. Però, de la mateixa manera que no demanem que els trens els gestionin els ajuntaments i els consells comarcals, entenem que també aquest transport a demanda hauria de ser assumit en major mesura pel Govern i, per tant, hauria de ser una aposta també en el sentit del que us deia de les altres connexions dintre de la mateixa comarca.

Evidentment, demanem reforçar la connexió entre Berga i Barcelona amb aquestes deu expedicions. Hi han altres propostes que no en demanen deu. Nosaltres creiem que no venim a demanar res de l'altre món, sinó una mica, no?, d'aposta pel Berguedà i d'igualtat de condicions amb altres comarques. Per tant, anem a deu expedicions diàries anada i tornada. I també caps de setmana, perquè berguedans i berguedanes

també treballen molts a Barcelona en caps de setmana i perquè també tenim dret a accés cultural, no?, també podem els berguedans venir al Liceu a veure una obra. Doncs els caps de setmana també demanem que hi hagi aquest servei.

Que es revisin els horaris i la capacitat dels busos. Hi ha gent que no pot pujar al bus perquè ja van plens. Per tant, això és una evidència. També estaria bé que revisessin una mica les condicions d'aquests busos. Ens comenten que n'hi ha alguns que no tenen ni aire condicionat. Llavors, una mica de dignitat també en els desplaçaments estaria bé. I, sobretot, establir espais permanents de col·laboració entre el Govern, consell comarcal i municipis, perquè fins ara hi han alguns espais – l'esmena del PSC anava en aquest sentit –, però no han de ser espais informatius; han de ser espais on el territori pugui traslladar una mica el que estem dient avui tots i totes aquí, no?, no que et vinguin a informar de què s'ha decidit, sinó com ho fem. Aquesta estratègia integral ha de ser participada pel territori, segur, perquè som qui coneixem, no?, doncs totes

Fitxer 40CTH8

les singularitats que cal posar sobre la taula.

Pel que fa a la resta de propostes de resolució, a Junts votarem a favor, perquè al final estem demanant el mateix. Acceptem l'esmena que ens fa també, perquè doncs introduïm el concepte Exprés.cat, no?

Al PP, d'acord amb la de les parades, no?, la de Via Augusta i reforçar les parades. També hi votarem a favor, tot i que sí que les vostres puntualitzacions són una mica més rebaixades del que demanem nosaltres, que és el que el territori ha decidit que necessita i el que diferents estudis recolzen. Per tant, nosaltres mantenim les deu d'anada i deu de tornada.

I, pel que fa a la CUP, també hi votarem a favor en el mateix sentit. Per això, no és set d'entrada i després progressivament, sinó que el que demanem és deu i deu. I, com deia, no és..., no podem parlar en aquesta comissió d'igualtat territorial o repoblament si llavors no ens hi posem tots i totes per treballar que el Berguedà tingui les mateixes condicions o, com a mínim, que sigui més competitiu que la resta

de comarques. I, en aquest cas, al Berguedà hi ha un greuge claríssim. Per tant, demanem el vot a favor de tots i totes.

I, en el sentit del PSC, no us acceptarem les esmenes perquè considerem que rebaixen el sentit de la proposta.

Gràcies.

El president

Gràcies, diputada Camps. I ara, i en nom del Partit Socialista de Catalunya, fa la intervenció el diputat Gimeno, i benvingut a la comissió. Quan vostè vulgui, diputat.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Gràcies, president. Bon dia. Una salutació també doncs al president, vicepresident del Consell Comarcal del Berguedà, l'alcalde de Berga i la representant de la plataforma del Berguedà. I, per tant, doncs intervinc en nom del Grup del PSC i Units per Avançar doncs per fixar la nostra posició sobre aquestes quatre propostes de resolució. Algunes fa temps doncs que ja estan entrades i les passem a la comissió ara, d'altres són més recents.

Però, com ja s'ha explicat, crec que és evident que la comarca del Berguedà, com deia la diputada Camps, doncs és una comarca que té una singularitat especial, on hi han, més enllà del corredor de l'eix Llobregat, doncs municipis mitjans, municipis petits, molt petits –tenim dos dels municipis més petits de Catalunya que estan al Berguedà, Gisclareny i Sant Jaume de Frontanyà. Per tant, doncs, és una comarca que té aquesta situació, diguéssim, de dispersió territorial, de dispersió de nuclis de població i que requereix doncs una mica tota aquesta atenció d'aquests trenta-un municipis de la comarca. Per tant, volem fer aquesta constatació.

Constatar també que, d'alguna manera, aquestes quatre propostes de resolució també evidencien possiblement que ens estem acostant a un període preelectoral. Em sembla que l'any vinent doncs hi ha eleccions municipals. Però vull posar sobre la taula sobretot l'esforç i la bona feina de la plataforma, que va aconseguir que els diferents representants polítics de totes les formacions polítiques doncs es posessin en marxa, diguéssim, i d'alguna manera doncs d'aquí venen aquestes quatre propostes de resolució.

Des del nostre Grup dels Socialistes i Units per Avançar, que dona suport al Govern, com s'ha dit, escoltem i sabem que els berguedans i berguedanes s'han de moure, doncs han de poder tenir aquesta mobilitat adequada per motius laborals, per motius sanitaris, educatius, universitaris o personals de qualsevol característica. I, per això, d'alguna manera, des de l'abril, maig d'enguany doncs ja s'han començat a posar doncs..., hi han donat resposta, s'han començat a donar respostes a aquestes demandes que feia la plataforma, i per això ja s'han començat a donar alguns d'aquests serveis. Per tant, som conscients doncs de que s'ha de seguir millorant i avançant, però és evident que aquest Govern, com a mínim, ha posat en funcionament algunes d'aquestes expedicions, amb totes les mancances i amb totes les millores que encara son necessàries. Però vull posar-ho en valor, que ja s'està donant aquest servei que abans no existia. També doncs aquesta integració tarifària a l'autoritat de transport, que també era una demanda que es feia.

S'han fet diferents al·lusions al fet de la coordinació i la participació de les institucions del Berguedà i els municipis del Berguedà, i crec que el departament –i ho vull posar en valor també– ja disposa d'un espai de concertació amb el Consell Comarcal del Berguedà, amb un conveni que formalitza anualment per a la millora dels serveis per carretera. I és aquí on es pot parlar, on es pot debatre, on es pot insistir doncs per tal d'aconseguir..., i que el departament, en aquest cas el Govern, doncs faci el que es planteja. Per arrodonir-ho, si m'ho permeten, també existeix la Taula de Mobilitat de la Catalunya Central, on també, més enllà d'informar només..., no només es va a informar, sinó, si hi ha una posició doncs unitària i uniforme de diferents alcaldes i alcaldesses d'un territori, que es pot posar sobre la taula una demanda i aconseguir treballar per aconseguir doncs que sigui una realitat. Per tant, creiem que s'està analitzant la viabilitat d'un increment d'aquest servei de transports actuals. Creiem que cal potenciar el servei públic, doncs aquest servei públic, per facilitar la mobilitat sostenible.

I, respecte a les diferents propostes de resolució, que algunes incideixen en un aspecte, d'altres en un altre, respecte a la CUP, donarem suport a l'increment de serveis a Berga, a Prats de Lluçanès, a Vic. I, respecte al PP, doncs que creiem que cal analitzar amb l'Ajuntament de Barcelona la viabilitat per tal d'optimitzar aquestes parades a què vostè feia referència.

I, per tant, per acabar, doncs des del PSC i Units per Avançar no votarem en contra de cap de les propostes de resolució, s'acceptin o no les nostres esmenes, i afirmem que, com he dit, cal seguir treballant per millorar aquest servei de transport públic i que, el mateix que el Govern va atendre les demandes inicials, ho seguirem fent escoltant el territori, els seus ajuntaments per aconseguir un país més cohesionat.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Gimeno. I seguidament, i en nom de VOX, té la paraula el diputat Bello. Senyor Bello, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bien, desde VOX, pues lógicamente, apoyamos la mejora del transporte público en autobús entre Berga y Barcelona y, por tanto, votaremos a favor de casi todas las propuestas, que son muy similares, aunque en algunos casos dan soluciones distintas. Nuestro voto favorable tiene que entenderse como un voto global de apoyo a la mejora del transporte público en autobús.

No votaremos –lo dice también algún otro grupo– a favor de la propuesta número 3 de la CUP. Creemos que, por una parte, no tiene relación con este tema, y, por otro lado, contrapone la mejora del servicio de autobús con posibles mejoras en las bonificaciones y descuentos de las autopistas de peaje o mejoras en alguna carretera, ¿no? Desde VOX pensamos que todas estas medidas no son incompatibles y se pueden defender simultáneamente.

Para acabar, bueno, hay un caso..., creo que es la propuesta 1 de Junts, que creo que ha quedado desactualitzada por la propia dinámica parlamentaria: se ha actualizado el plazo.

Y, por último, pues pedir votación separada para el punto 3 de la CUP.

Gracias.

El president

Molt bé, senyor Bello. I per acabar, i en nom dels Comuns, diputat Mijoler, endavant.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, les propostes de resolució que debatem avui sobre aquest servei d'autobús entre Berga i Barcelona, jo crec que –no m'hi estendré gaire, perquè repetiré moltes coses, no?– també hem de tenir en compte que el debat de fons és molt més ampli del propi debat d'aquesta línia d'autobús, és a dir, quin dret a la mobilitat garantim a aquells territoris que no disposen de ferrocarril. I aquest crec que és un debat que el país ha d'assumir, no?

La mobilitat, evidentment, no és una qüestió de drets; no és tampoc una qüestió d'equitat..., al contrari, la mobilitat és una qüestió de drets i és una qüestió d'equitat territorial i, per tant, no pot dependre de quin codi postal vivim. I al Berguedà, doncs precisament perquè no hi arriba el tren, la insuficiència del servei d'autobús té conseqüències molt més greus que les que podria tenir a altres territoris. Que una persona arribi puntualment a la parada i no pugui pujar a l'autobús perquè va ple, això no és una anècdota: és una fallada del servei públic, i aquesta situació es repeteix dia rere dia i, per tant, la resposta no pot ser resignar-se, sinó que la que ha de ser és reforçar el servei. Per això compartim, evidentment, que cal reforçar ara mateix aquesta connexió, que calen serveis directes, freqüències suficients i horaris que siguin útils, perquè una connexió que redueixi temps de trajecte i que sigui una alternativa real al vehicle privat és imprescindible.

Hi ha elements, doncs, de coincidència entre totes les propostes que avui debatem que s'haurien de poder aprofitar. Es parla de sortides a primera hora del matí i de retorns a la tarda, d'arribar almenys a deu expedicions diàries per sentit, de millorar també les parades a Barcelona, de garantir les connexions amb els centres de treball, estudi, serveis sanitaris i altres transports. I, evidentment, aquestes qüestions són concretes, són útils i són necessàries. No compartim –és evident– necessàriament tots els marcs polítics ni totes les formulacions que fan els grups proposants, però sí que compartim quin és l'objectiu: més freqüències, més capacitat, aquests serveis directes al transport a demanda, la coordinació amb el consell comarcal i una xarxa útil per a la comarca.

Ara bé, també volem subratllar una idea: no n'hi ha prou amb mirar només Berga i Barcelona; el Berguedà necessita una xarxa. El reforç de la connexió principal ha d'anar acompanyat també de serveis que permetin arribar-hi des d'altres municipis

de la comarca, i això vol dir coordinar els horaris, garantir les parades intermèdies, reforçar el transport a demanda als nuclis dispersos i millorar les connexions com el corredor Berga-Manresa o la línia Berga - Prats de Lluçanès - Vic. I, en aquest sentit, ens recolzem en la proposta de la PTP. Una mobilitat útil ha de servir tant per sortir de la comarca com per moure's dins del Berguedà. I també ho hem de dir des d'una perspectiva climàtica. Donar alternatives al cotxe redueix emissions, redueix despesa familiar i redueix dependència dels combustibles fòssils. Per tant, la manca d'alternatives obliga a moltes persones a conduir. Aquesta responsabilitat pública ha de ser fer possible una altra mobilitat.

Per això, els Comuns som favorables a totes aquelles mesures que signifiquin una millora real del transport públic al Berguedà, amb més freqüències, més capacitat, etc. Ara bé, també escoltant les persones que són al territori –i se n'ha parlat en les intervencions que m'han precedit–, perquè aquestes decisions han de respondre a les necessitats reals de les persones usuàries, dels ajuntaments i de la comarca. No es tracta només d'aprovar declaracions, sinó de construir una resposta útil, viable i ajustada a la realitat. El missatge és clar: el Berguedà necessita un transport públic digne, suficient i competitiu, i la Generalitat té la responsabilitat de garantir-ho, perquè viure fora de l'àrea metropolitana no pot voler dir tenir menys oportunitats i perquè, sense transport públic, evidentment, no hi ha equitat territorial.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I ara, seguidament, farem les votacions.

El lletrat

Tema d'esmenes.

El president

Volia dir: anem fent... Volia dir: al punt 9, les esmenes presentades pel PSC entenc que... S'acceptaven? No s'acceptaven?

Montse Ortiz i Martí

Bé, és per posicionar-nos per les esmenes, si tenim un minut.

El president

Vinga, doncs, va. Fem trenta segons.

Montse Ortiz i Martí

De fet, el primer que ens toca és esmenar-nos.

El president

Referència a les esmenes, eh?

Montse Ortiz i Martí

A les esmenes, sí.

El president

No carreguem l'autobús de Berga.

Montse Ortiz i Martí

No. (*L'oradora riu.*)

El president

No. Vinga, doncs, som-hi.

Montse Ortiz i Martí

El primer de tot, dir-li al diputat del Partit Socialista que en cap cas és electoralisme. La nostra proposta és de fa just un any, que la vam registrar. De fet, jo mateixa amb la diputada Anna Erra ens vam desplaçar per conèixer el problema de primera mà. Per tant, ens autoesmenem, i on posa «2025», al primer punt, hauria de posar «2026».

I, quant al posicionament de les esmenes, la primera esmena que ha presentat el Partit Socialista nosaltres no la podem acceptar. Ara hi ha el pla de millora d'autobusos, on hi han 20.000 milions d'euros anunciats per millorar aquestes línies. Per tant, esperem que Berga sigui un dels punts que inclogui aquesta millora. Ahir la consellera ens ho va venir a explicar. No ens va saber dir on anaven aquests diners. Per tant, des de la perspectiva... –i vostè ho ha exposat molt bé–, creiem que és el moment de fer pressió per aquest autobús que tant serviria per millorar la

mobilitat del Berguedà. I, a la segona esmena, tot lo que sigui la participació dels municipis i dels consells comarcals, endavant. Per tant, l'acceptarem.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Per tant, passem a votació la proposta número 9 del Grup de Junts amb les esmenes... *(Veus de fons.)* Ara fem la 9. Per tant, passem a votació la 9 al complet, no?, pel que he pogut entendre. *(Pausa.)* Vinga, doncs.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Unanimitat amb la 9.

President del consell i alcalde, ja comencem a tindre les rodes. *(Rialles.)*

Vinga, ara ja saltem a la 10.

Dani Cornellà Detrell

Perdoni, però...

El president

Que aquesta...

Dani Cornellà Detrell

Perdó. Un moment.

El president

...està presentada pel Grup Popular. I aquí tenim esmenes del Grup Socialista. Diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

No accepto l'esmena dels socialistes, perquè al final és reduir-ho...

El president

D'acord.

Àngels Esteller Ruedas

...tot a un punt. Lo que sí que accepto és que, naturalment...

El president

Ja està, ja està. D'acord.

Àngels Esteller Ruedas

...el que s'ha de fer és fer-ho d'acord amb l'Ajuntament de Barcelona, totes les parades.

El president

Molt bé. Per tant, passem a... *(Veus de fons.)* Si us plau. Passem a votació la proposta de resolució número 10. Tots els punts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Tots els grups hi voten favorablement. Unanimitat.

S'aprova el punt 10.

I ara saltaríem a l'11, que ha estat presentada pel Grup de la CUP, senyor Cornellà.
I pel que fa

Fitxer 40CTH9

referència a les esmenes dels grups socialistes, vostè què hi diu?

Dani Cornellà Detrell

Sí, gràcies. Bé, diguem que no els acceptem, perquè al final el que fan és una mica doncs descafeïnar el que proposava la moció.

I en el punt 3, que no li agrada tampoc al partit de VOX, nosaltres sí que pensem que els diners públics s'han de gestionar molt bé, i continuem reafirmant que primer és millor gastar els diners públics en millorar serveis públics per a tothom que no pas fer bonificacions a particulars per passar per una carretera. Vull dir, crec que és una

lògica aplastant que els diners públics són els que són –n'hi han pocs– i que s'han de prioritzar per a tothom i no per fer descomptes, quan el que podem fer és millorar línies i serveis de transport públic per a la majoria de la població. Per tant, no les acceptem.

El president

Molt bé, senyor Cornellà. Per tant, aquí entenc que votariem tots els punts conjuntament menys el tercer.

Cristòfol Gimeno Iglesias

No, no... Permeti'm, president.

El president

No? I tant, home.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Nosaltres demanariem votació separada del punt 4. L'1, 2, 3 es podrien votar conjuntament i el punt 4, separatament.

El president

Vinga, doncs. Votem l'1 i el 2 conjuntament. *(Veus de fons.)* Si no, votem 1 i 2 conjuntament; 3, separat; 4, separat. Som-hi? *(Pausa.)* Vinga.

Vots en contra de l'1 i 2?

Abstencions?

Cinc abstencions del Grup Socialista.

I vots a favor?

La resta de grups.

Per tant, quedarien aprovats els punts 1 i 2, 11 a favor, 5 abstencions.

El punt 3.

Vots en contra?

Grup Popular, VOX, Junts i Partit Popular.

Abstencions?

Esquerra Republicana i Partit Socialista.

I vots a favor?

Comuns i CUP.

Queda rebutjada, eh?, aquesta.

Vinga, i ara saltem a la 4. Saltem a la 4 ja.

Vots en contra?

Abstencions?

I vots a favor?

Per unanimitat.

Molt bé. I ara l'última, que és la número 12, que està presentada per Esquerra Republicana. Que aquí tenim esmenes de Junts i del Partit Socialista. Diputada Camps, vostè dirà també breument.

Alba Camps i Roca

Gràcies, president. Breument. Junts ja ha dit que acceptem l'esmena.

Al diputat Gimeno. La insistència que diu vostè, o l'estratègia electoralista no hi pot ser, perquè fa molts anys que la gent del Berguedà reivindiquem això. Fixi's que hi ha diferents grups polítics aquí i tots anem per la mateixa situació. D'electoralista, poc, quan fa quinze anys que es reivindiquen algunes coses. De fet, hi ha una persona que ve en representació d'una plataforma d'usuaris que poca estratègia electoralista deu tenir al darrere.

Dit això, de les esmenes que ens heu entrat el PSC ja ho he comentat que no n'acceptem cap. Les reunions no han de ser purament informatives, sinó que hi ha de poder haver coconstrucció de les polítiques que afecten directament el territori. Heu proposat una unió de dos punts, que us heu carregat directament la que fa referència a transport a demanda, que és un dels pilars fonamentals de mobilitat de la nostra comarca. Per tant, encara amb menys raó, perquè ha desaparegut, heu fusionat dos grups. I pel que fa a la revisió de l'organització horària, poseu «durant

el 2027». Fixi's que en aquest punt només diem «revisar horaris». La gent no pot esperar un any a revisar horaris i durant un any no anar a treballar, no anar al metge o no fer el que vagi a fer a la capital, no perquè tingui ganes d'anar-hi, sinó perquè molts cops és una mobilitat completament obligada.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputada Camps. Per tant, diputat Gimeno, passem a votació les...

Cristòfol Gimeno Iglesias

No. Demanaríem votació separada del punt número 4, i la resta es poden votar tots conjuntament.

El president

Molt bé. Doncs passem a votació el punt 1, el punt 2, el punt 3 i el punt 5, d'acord?

Vots en contra?

Abstencions?

Cinc abstencions. Ja no t'ha de passar, Cornellà, ja això.

I vots a favor?

La resta de grups, 11 a favor i 5 abstencions.

Doncs bé, donaríem també per acabat el punt 12.

Cristòfol Gimeno Iglesias

No, no, no, falta el 4 ara.

El president

Ai, perdó. Sí. Vinga, doncs.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat queda aprovat el punt 4.

I donàriem per acabada ja la proposta de resolució número 12 i tot el que fa referència a la temàtica del transport a Berga. I repetir: donar les gràcies a l'alcalde de Berga; a la Cristina, de la plataforma, i al president i vicepresident del Consell Comarcal de Berga. Bé, jo dic Berga –és Berga–, però allà baix ho obrim tot nosaltres. *(Rialles.)* Vull dir que... Disculpeu, però... De Berga. És que em costa inclús dir-ho. Molt agraït per la presència de tots vosaltres. I cuideu-vos molt i molta salut.

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

El president

El diputat Cornellà ha hagut de marxar, que em penso que ha d'anar amb els pagesos. I seguim.

Proposta de resolució sobre la mobilitat a l'Alt Pirineu

250-00823/15

La següent proposta de resolució fa referència..., està presentada pel Grup del PSC, sobre la mobilitat a l'Alt Pirineu. Suposo que la presenta la diputada Comes. *(Pausa.)* Doncs endavant, quan vostè vulgui. Cinc minuts? Sí? *(Veus de fons.)* Tres. Ara eren tres. D'acord. Vinga, va.

Neus Comes Pon

Gràcies, president. Ara fa un any vàrem presentar aquesta proposta de manera, justament, deliberadament genèrica per fer possible avui un acord ampli amb totes les forces polítiques, acord que, amb les forces que hi han presentat esmenes, crec que podem estar molt orgullosos perquè hi hem arribat. I per què? Doncs perquè el diagnòstic de les infraestructures a l'Alt Pirineu i Aran doncs no està resolt; hi han promeses incomplides, projectes planificats i no executats. I això què genera? Ha generat i genera malestar i desconfiança de la ciutadania del Pirineu, perquè hi ha la sensació de que quedem sempre endarrerits respecte a la resta del país.

Justament fa dues setmanes vaig assistir a les Jornades per l'Excel·lència, que cada any fan a Esterri d'Àneu, i aquest any el fil conductor de les jornades era la mobilitat i la connectivitat del Pirineu. I realment és on t'adones que hi ha un debat viu,

controvertit, perquè hi ha controvèrsia, però alhora és lúcid, no? Jo crec que el Pirineu té ganes, d'una vegada per totes, totes les entitats, consorcis i institucions tenim ganes, podem dir, de que d'una vegada per totes hi hagi una estratègia de Pirineu que ens permeti tenir un model propi de mobilitat pirinenca adaptat a la realitat de l'alta muntanya, perquè estem parlant d'alta muntanya. D'aquí que ara a l'octubre es va crear la Taula de Mobilitat del Pirineu, que està formada justament per totes aquestes entitats municipalistes, associacions, consorcis, també el Departament de Territori, on es debat, s'escolta i es decideix també què és lo que li convé i què fa falta al Pirineu a nivell d'infraestructures.

De tota manera, també ja s'estan fent paral·lelament coses, perquè, arran de les enquestes de mobilitat que es varen fer, ja s'han establert els plans comarcals de mobilitat, que estan fets a totes les comarques menys justament la meua, el Pallars Sobirà, encara no està acabat. Però sí que ens denota una visió de com la gent percep la mobilitat. I cert és que el transport públic, encara a dia d'avui al Pirineu, no és una alternativa, i això ho hem de revertir. Com? Doncs a través –que ja s'estan fent, eh?, algunes accions– de la implantació del transport a demanda. Els entorns més allunyats –jo crec que ja ho coneixeu tots– necessiten, no?, d'arribar a les..., ja no fora, a Barcelona o les àrees metropolitanes, sinó a la seva pròpia capital de comarca. I també s'està treballant –crec que és a l'Alta Ribagorça–, s'està fent ja amb aplicacions, no?, amb sistemes de digitalització perquè es pugui, en una hora, sol·licitar el transport. També amb millores d'informació –fan falta operadors que facilitin horaris, freqüències, senyalització de parades– i millores en coordinació amb la intermodalitat (*sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció*), que juga un paper important.

També crec que és important –si em deixes, president, una qüestió– el pla de xoc que s'està realitzant al Pirineu i Aran, que són bons horaris, freqüència, connexions amb sentit –que a dia d'avui encara n'hi ha algunes que s'han de millorar i retocar–, preus ajustats i adequats i la complementarietat transport regular amb transport escolar. Si de cas, després, a les esmenes, faré un petit matís aquí, perquè tenia cinc minuts, però, bé, me'n queden tres.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputada Comes. I després, i en nom de Junts, té la paraula la diputada Ariadna, que hi han presentat esmenes i, per tant, pertoca al Grup de Junts. Quan vostè vulgui.

Ariadna Urroz Segura

Gràcies, president. Des de Junts per Catalunya enteníem que calia anar una mica més enllà del que demanava aquesta proposta de resolució amb relació al pla director de mobilitat a l'Alt Pirineu, i calien compromisos, pressupost, no?, i concretar una mica més, com bé deia la diputada Comes. Per això, de manera constructiva, hem treballat amb unes esmenes que hem introduït a la moció –que li agraïm a la diputada Comes que les hagin acceptat–, que al final són reivindicacions del territori que fa temps que esperen, com són les de l'N-260, que ara m'hi referiré.

Com deia, de les esmenes que hem presentat, de les onze, se n'han acceptat totes llevat de quatre, que són la 4, la 8, la 9 i l'11, que també hem pogut transaccionar-les i que, per tant, entenem que aporten aquesta concreció que el Pirineu i l'Aran necessitaven.

Sobre l'eix Pirinenc, l'N-260, amb les nostres esmenes el que demanem és acabar de desplegar aquest conveni Generalitat-Estat per executar aquestes actuacions de millora de l'N-260; fer-ho amb els 260 milions d'euros que estaven pressupostats a la disposició addicional dels pressupostos de l'Estat del 2023 i que, per tant, encara no s'ha gastat ni un euro. Doncs que es faci. Fer-ho de costat amb el representant institucional del territori per prioritzar allò que és més urgent. I, evidentment, també sol·licitant el traspàs a la Generalitat d'aquest eix perquè l'N-260 sigui un veritable eix de comunicació entre les valls del Pirineu. En definitiva, el que demanem, no?, és posar al dia l'N-260 amb les nostres esmenes i que realment sigui un eix que vertebrï les valls i que faci possible, no?, garantir serveis de qualitat a totes les valls del Pirineu.

I, de fet, també és una mica fàcil de preveure que aquests 260 milions d'euros, que són els que estaven previstos per fer actuacions de millora, quedaran una mica curts si ja preveïem en el port de Perves que hi haurà una gran inversió. Però, a més a més, tenim el mundial de piragüisme, com bé comentàvem aquest matí, que també

es va dir que hi hauria una millora de la infraestructura entre el tram de la Seu d'Urgell i Sort a través del port del Cantó. Per tant, això és el que nosaltres reivindicuem amb aquestes esmenes, que també hem transaccionat.

Pel que fa a la millora de la xarxa viària, també concretem aquestes execucions de millora de la C-28 en el tram Viella-Baqueira, la millora del ferm de la C-26 de Berga a Borredà, l'execució del projecte de desdoblament de la C-16 entre el camp de Berga i Bagà –un altre cop aquí fem referència a Berga. Executar també la concreció del calendari d'actuacions i pressupost per a la millora integral del port de Comiols, que també està pendent, o l'estudi de viabilitat de la millora del traçat de l'L-511 per part del port de Bóixols. Que també aquí hi fèiem referència el 2026, i amb les transaccions que hem arribat, evidentment, estem a octubre del 2026; per tant, ens enfoquem a futur mirant cap a 2027.

També, per últim, l'últim bloc d'esmenes que hem presentat és de suport als ens locals i al desenvolupament econòmic del

Fitxer 40CTH10

territori, amb aquest impuls dels plans de millora dels camins, que es facin a diferents comarques del Pirineu i l'Aran seguint una mica l'exemple del Pallars Sobirà. També amb aquesta dotació econòmica per millorar els accessos a les pistes d'esquí, desestacionalitzant-les i no desnacionalitzant-les, que era un error que fèiem en una de les esmenes que hem pogut transaccionar i corregir.

I, per últim, el blindatge de la futura llei de muntanya, que hi hagi una partida anual per al manteniment de carreteres de l'Alt Pirineu, que no siguin els ajuntaments que hagin de sufragar aquests costos, que sovint no poden.

I una mica per tot això, per concretar una mica més aquesta proposta de resolució – i de nou agrair-li les esmenes que ens han estat acceptades i transaccionades –, donarem suport a aquesta proposta de resolució.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Urroz. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, diputada Llop, quan vostè vulgui.

Lluïsa Llop Fernández

Gràcies, president. Des d'Esquerra Republicana defensem que millorar la mobilitat del Pirineu és una qüestió de cohesió territorial, d'igualtat d'oportunitats i, al final, de justícia social. Les dades són eloqüents: l'Alt Pirineu i Aran representa el divuit per cent a nivell d'extensió del territori, però, en canvi, només hi viu el 0,95 per cent de la població, i això fa que sovint aquestes inversions, que són absolutament necessàries, costin més d'arribar. Però no podem construir un país equilibrat si les oportunitats, els serveis i les infraestructures només es concentren allà on viu més gent. Abans, la meua companya Alba Camps ho exposava en el punt anterior: la centralitat i la transversalitat de la mobilitat en la igualtat d'oportunitats per a tota la població en tots els aspectes, des de la salut, l'educació, l'accés al lleure, al lloc de feina, etcètera, etcètera, etcètera. Per tant, al Pirineu, millorar la mobilitat, les comunicacions viàries, el transport públic i les comunicacions entre municipis és garantir tots aquests serveis: doncs poder accedir a la feina, poder tenir accés a la qualitat de la salut, als estudis, etcètera, etcètera, etcètera. Per això, agraïm a la diputada Neus Comes la presentació d'aquesta proposta de resolució, que, com bé ella deia, és especialment ambigua, perquè, de fet, en el propi text presentat ve a dir: bé, treballem-ho i fem-ho i millorem-ho. Per tant, agrair-li la presentació, perquè ens permet avui estar debatent d'això.

És curiós com, davant d'aquest encapçalament genèric, la gent d'Esquerra entrem esmenes en el sentit de millorar la mobilitat pública, perquè enteníem que estàvem parlant de transport públic i per això ho fem així; en canvi, la gent de Junts ho fa per millorar tot en aspectes d'asfalt i de carreteres, que també està bé. De fet, compartirem i donarem suport a la gran majoria de propostes, però és curiós com reflecteix l'ànima de les dues formacions on es posa l'accent en l'àmbit de la mobilitat.

En tot cas, com deia, pel que fa a les esmenes que hem presentat des d'Esquerra Republicana, parlem de la necessitat imperiosa, i aquí hem transaccionat que nosaltres parlàvem, fa un any, de 2026 i, evidentment, hem de posar «2027» per a

la integració tarifària de tot Catalunya, per al desplegament de la T-mobilitat, una eina que ens sembla absolutament imprescindible i sobretot de justícia, perquè al final la mobilitat no pot ser només un tema de quilòmetres i que paguem pels quilòmetres fets, perquè això penalitza sistemàticament el territori. I, per tant, aquesta integració tarifària i aquesta justícia amb el que es paga en el transport públic és imprescindible.

De la mateixa manera, demanem..., l'esmena 2 la retirem, perquè parlàvem d'aprofitar la finalització de les concessions d'autobusos del 2028, que, evidentment, ha quedat absolutament descontextualitzada.

També demanem impulsar el desplegament de serveis de transport adaptats a la singularitat de l'Alt Pirineu, especialment transport a demanda, especialment joves, gent gran, un transport absolutament necessari. I, de la mateixa manera, aprofitar totes les eines que tenim i, per tant, trobar la manera que el transport escolar també serveixi, en aquells llocs que únicament i exclusivament tens aquest transport, doncs per incorporar-hi transports de viatgers en aquestes comarques (*sona el senyal acústic que indica que s'ha exhaurit el temps d'intervenció*) que hi ha més dificultats.

I acabo ja, president, només fent una esmena... Donarem suport, com deia, a la gran majoria dels punts que presenta Junts per Catalunya, de les esmenes que ha introduït. Especialment orgullosos estem dels 260 milions d'euros que va pactar el Govern de Pere Aragonès per millorar tot l'eix Pirinenc i que per fi s'ha pogut desenvolupar, encara que, com tot amb l'Estat espanyol, costa Déu i ajuda.

I a l'únic al que no donarem suport és que vostès parlen de que «cal assegurar i blindar, en la futura llei de muntanya, una partida econòmica anual suficient per millorar i mantenir la xarxa de carreteres del Pirineu». Ho condicionen a la llei de muntanya. En canvi, quan parlem de destinar una partida econòmica anual del Departament de Territori per millorar els accessos a les pistes d'esquí, això no ho condicionem a res. Per tant, hem de millorar aquestes carreteres? Sí, però les altres, les que són per als veïns i veïnes de cada dia, també. I, si una la condicionem, no entenem per què l'altre no. Per tant, nosaltres en aquest segon punt no hi donarem suport, que és l'únic al que no donarem suport.

Gràcies.

El president

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

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. El Grup Popular està d'acord amb un pla director de mobilitat de l'Alt Pirineu, que és el que demana aquesta proposta. Sorprèn que el Govern ho faci amb aquesta generalització, no?, de lo que s'ha d'incloure i ho condiciona, naturalment, a l'enquesta, que no podria ser d'una altra manera, perquè identifiqui els eixos, les actuacions, les mesures necessàries per millorar la mobilitat interna i externa del territori. És una proposta molt genèrica que, en canvi, ha quedat molt ampliada per les esmenes que han presentat els grups de Junts i d'Esquerra, que pràcticament l'han transformat, no?

Nosaltres, des d'aquesta visió, estem d'acord en millorar tot el que és la mobilitat de l'Alt Pirineu. És una qüestió de caràcter estratègic, no?, tenint en compte que les connexions amb la resta de Catalunya són molt deficientes i que s'ha de garantir un sistema de transport públic eficient i adaptat a les particularitats geogràfiques i demogràfiques de les comarques de l'Alt Pirineu, que és una comarca en la que hi ha molta dispersió geogràfica i hi ha unes característiques que condicionen, per tant, molt la mobilitat de tota la població, com és la dispersió dels nuclis d'habitants, la baixa densitat demogràfica, l'orografia de muntanya i les distàncies entre municipis que dificulten la implantació de sistemes de transport i que aquests sistemes de transport siguin eficients i eficaços a l'hora de que la gent pugui utilitzar tots els recursos a l'hora de poder-se desplaçar, quan és molt necessari el moviment per estudiar, per treballar o per a qualsevol altre servei, no? Aquesta realitat genera una gran dependència del vehicle privat, i nosaltres creiem que cal incrementar tot el que és la xarxa pública perquè la gent es pugui desplaçar amb un sistema de transport que realment sigui òptim perquè puguin, en aquest cas, utilitzar-lo sense aquestes limitacions, no?

Per tant, des del Grup Popular creiem que tota aquesta situació geogràfica, tota la part de l'Aran, etcètera, i tots els diferents municipis doncs tenen una desconexió que cal resoldre. Nosaltres volem escoltar les propostes que accepta el Grup

Socialista, perquè n'hi han algunes que hi estem d'acord, del Grup de Junts, de millorar les carreteres, perquè és molt necessari el desdoblament de la C-16 i unes altres, que hi estarem d'acord. No estem d'acord amb condicionar que hi hagi un traspàs. Nosaltres creiem que l'administració competent és la que ho ha de fer i que ha d'intensificar totes les inversions a l'hora de fer-ho.

I amb la T-mobilitat hi estem d'acord, del Grup d'Esquerra Republicana, amb la transacció que s'hi ha arribat, perquè al final nosaltres som els que creiem que s'ha d'impulsar la T-mobilitat a tot Catalunya, però que, paral·lelament a la T-mobilitat, també s'han d'incrementar els serveis, perquè quan s'implanta la T-mobilitat hi ha un increment substancial d'usuaris i, per tant, això s'ha de tenir en compte, perquè, si no, desplacen els que habitualment s'han de desplaçar per necessitat, que els altres també ho fan, no?, però que s'ha de tenir en compte. Vull dir, ha d'anar equivalent la implantació de la T-mobilitat amb reforços de serveis, perquè, si no, d'altra manera doncs hi ha un dèficit que, bé, dificulta tot el desplaçament.

Gràcies.

El president

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

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Por parte de VOX pues no acabamos de entender el sentido de esta propuesta que nos lanza el partido de gobierno. Entendemos que para eso gobierna, ¿no? Si lo considera necesario, pues que lo haga, ¿no? Y, además, bueno, pues es, no sé, inconcreto y genérico, y tanto es así que se han presentado quince enmiendas y todas ellas son adicionales. Y hablan de cosas..., pues concretando en algunos casos, en otros casos cosas distintas. Y, además, luego hay cuatro enmiendas transaccionales, ¿no? Vuelvo a decir, no entendemos el sentido de la propuesta. Y, bueno, veremos a ver qué enmiendas se aceptan para definir nuestro sentido de voto en cada una de ellas.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. I, per acabar, i en nom dels Comuns, diputat Mijoler, vostè dirà.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. D'entrada volem dir que compartim la necessitat d'una planificació específica per al Pirineu. És evident que la mobilitat del Pirineu no es pot pensar igual que en un territori metropolità. La mobilitat és un dret –ens hi hem referit en la proposta de resolució anterior–, no ha de dependre del codi postal, i, per tant, viure en un municipi petit o en una vall allunyada no pot dir tenir menys oportunitats ni, evidentment, està obligat a disposar de cotxe. Per això votarem a favor de bona part de la proposta. Però ho farem amb una exigència clara: un pla director no pot ser només un document més; ha de tenir calendari, ha de tenir pressupost, ha de tenir participació del territori i ha de tenir mesures concretes, i això és responsabilitat del Govern. La planificació, evidentment, és necessària, la compartim, però els reforços urgents, també. Per això reclamem transport a demanda ben coordinat, reforç de línies saturades, horaris útils, connexions sanitàries de veritat, coordinació amb el ferrocarril i, sobretot, participació dels municipis, dels consells comarcals i de les persones usuàries.

També valorem positivament la transacció sobre la integració tarifària de tot Catalunya a través de la T-mobilitat, amb aquest objectiu que sigui operativa el 2027. És un dels acords que també els Comuns hem subscrit amb el Govern derivat de pressupostos. És important avançar cap a una escala de títols unificada que permeti la intermodalitat i que integri qualsevol viatge dins de Catalunya amb criteris de cohesió territorial. I, encara més important, que el futur model tarifari incorpori aquests mecanismes de correcció que es demanen per no penalitzar territoris com l'Alt Pirineu, on els desplaçaments són més llargs i l'ús recurrent del transport públic és més difícil precisament per l'escassetat de l'oferta.

Dit això, també volem situar una diferència política important amb algunes de les esmenes. Una cosa és parlar de la mobilitat de la gent que viu al Pirineu i una altra de molt diferent és acabar parlant bàsicament de com arribar millor des de la part alta de la Diagonal fins a les pistes d'esquí. I ho diem amb bones paraules però amb claredat: el Pirineu no pot ser pensat només com un espai d'accés turístic. No podem

reduir la política de mobilitat pirinenca a carreteres, ports, accessos a pistes, ampliacions viàries, mentre que la realitat de la gent del territori continua sent un transport públic insuficient per a la seva vida quotidiana. Podem compartir actuacions que millorin la seguretat, el manteniment i la connectivitat bàsica –el pla de camins, la millora de l'N-260, determinades actuacions als ports o accessos que siguin necessaris i proporcionats–, però no compartim una agenda que prioritzi la mobilitat del visitant per davant del dret a la mobilitat de la gent que hi viu. La pregunta no pot ser només com arribem més ràpid a esquiar; la pregunta ha de ser com garantim que una persona gran pugui anar al metge, que un jove pugui anar a estudiar, que una treballadora pugui arribar a la feina i tornar a casa sense dependre sempre del cotxe. I aquest ha de ser el centre del pla director de mobilitat de l'Alt Pirineu. El Pirineu no necessita només carreteres per arribar-hi; necessita transport públic per viure-hi.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. Diputada Comes, a veure ara com aclarim tot això. Vinga, vostè dirà.

Neus Comes Pon

Molt bé. Gràcies a tots els grups, i especialment als dos grups, Junts i Esquerra, per les esmenes i per la facilitat que hem tingut de transaccionar i de negociar. Nosaltres, com a grup, acceptarem –de fet, ho acceptem tot–, acceptem les esmenes 1, 2, 3, 5, 6, 7 i 10 tal qual estan. La número 4, faig aquí, de paraula, un canvi, perquè hi ha una errada, que en lloc de «port de la Bonaigua» ha de dir «port del Cantó», vull dir, que queda registrat aquí. I hem transaccionat la 8, la 9 i l'11. De fet, algunes d'aquestes –la 3, la 4 i la 5– ja s'estan materialitzant, i gran part d'elles ja s'estan fent. De fet, per això, quan el senyor de VOX em diu que no entén el sentit, normal, perquè el que vol és consensuar i acordar els diferents grups. A vostè aquí doncs li és difícil, ho entenc.

I Esquerra Republicana, transaccionem la número 1, que tots els grups han manifestat estar-hi d'acord; la 2 vostès la retiren i la 3 i la 4 les acceptem. Ara sí, a la 4 sí que m'agradaria..., perquè això és entre Territori i Educació, que ha de ser

que el transport regular pugui portar alumnes, no al revés, perquè, si no, el Reial decret 321 i la Llei orgànica 8/2021..., ens trobaríem amb conflictes. I la manera que s'està estudiant és fer-ho així: transport regular, transport escolar, no a la inversa. No sé si li he aclarit les esmenes. Ara han de dir qui, votació per separat, o qui no.

El president

Lo de l'esmena 4, entenem que canviariem el port de la Bonaigua pel Cantó. (*Veus de fons.*) I ho donem per entès. D'acord. Per tant, senyor lletrat...

El lletrat

Que diguin quines votacions separades.

El president

Fem votacions separades? Vinga.

Àngels Esteller Ruedas

El Grup Popular...

El president

Diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Jo demanaria votació separada de l'esmena 2 de Junts.

El president

Vinga, esmena 2. Senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

¿Puede repetir lo que vamos a votar?

El president

Ai, esperi's. Sí, votariem en tot cas..., les votariem totes una per una, no? (*Veus de fons.*) Menys la 2 d'Esquerra, que la votarem...

Lluïsa Llop Fernàndez

Que està retirada.

El president

Està retirada. *(Veus de fons.)* Votaríem el punt 1...

El lletrat

Per tant, quedarien quinze punts.

El president

Quinze punts, que els votem

Fitxer 40CTH11

conjuntament...

El lletrat

Conjuntament, excepte el 2.

El president

...excepte el 2.

Lluïsa Llop Fernàndez

I nosaltres demanem votar a banda l'esmena 8 de Junts per Catalunya.

El president

2, 8. Senyor Mijoler?

Lluís Mijoler Martínez

Sí; l'esmena 2, l'esmena 5, l'esmena 7 i l'esmena 8 les votaríem..., demanaríem també votar per separat. De Junts, les esmenes de Junts.

Neus Comes Pon

Que serà un punt més, eh?

El president

Mana'm?

Neus Comes Pon

Serà un punt més, perquè hi ha el punt 1 de la proposta.

El president

El punt 1. D'acord. Per tant, fem votacions una per una i ho acabem? (*Veus de fons.*)
Eh? Fem una per una i ho enllestim. Vinga. Aviam, que aquí ja tinc la *chuleta*. Vinga, comencem amb l'esmena 1? El punt... No? Amb el punt 1?

El lletrat

No, no. Comencem pel punt únic i després anem fent les esmenes.

El president

D'acord. (*Veus de fons.*) Primer el punt 1.

Vinga, passem a votació el punt 1.

Vots en contra?

Abstencions?

Senyor Bello, de VOX.

I vots a favor?

La resta de grups.

Per tant, 15 a favor i 1 abstenció.

Vinga, ara passem a votació l'esmena 1.

El lletrat

L'esmena 1 de Junts.

El president

Vinga. (*Veus de fons.*) De Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

El lletrat

Setze vots a favor. Aprovat.

El president

Esmena 2, que també és de Junts.

Vots en contra?

Senyor Bello, de VOX (*veus de fons*) –esmena 2– i el PP, en contra.

Abstencions?

En principi no n'hi ha cap.

I vots a favor?

La resta de grups.

Per tant, quedaria aprovada l'esmena. Van 13 a favor i 3 en contra.

Esmena número 3 de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Tots els grups.

Setze vots a favor. Unanimitat.

L'esmena 4, que està transaccionada, no?

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Vinga, tots a favor. Per unanimitat, s'aprova.

Esmena número 5, també de Junts.

Vots en contra?

Abstencions?

Una abstenció, del diputat Mijoler.

I vots a favor?

La resta de grups.

15 a favor i 1 abstenció.

L'esmena 6, que també és de Junts.

Vots en contra?

El lletrat

Un moment, un moment.

El president

Perdó. No cansem el senyor lletrat. Vinga, estem a les 6, eh?

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Unanimitat a l'esmena 6.

Saltem a la 7, de Junts. Sí, lletrat?

El lletrat

Sí, sí, sí.

El president

Vinga.

En contra?

En contra, VOX, diputat Bello.

Abstencions?

Cap.

Vots a favor?

La resta de grups.

Queda aprovada l'esmena..., 15 a favor... D'acord.

I saltem a l'esmena 7, no? Sí. (*Veus de fons.*) Vuit. La 8 és la que hem fet ara..., 8, que és transaccionada. Vinga.

En contra?

En contra, diputat Mijoler, pels Comuns, amb l'esmena 8.

Abstencions?

Esquerra Republicana, 3 d'Esquerra Republicana.

I vots a favor?

La resta de grups.

Per tant, 1 vot en contra, 3 abstencions i 9..., no? 12 a favor, 1 en contra i 3 abstencions.

La número 9, que també és transaccionada.

Vots en contra?

Comuns.

Abstencions?

Vots a favor?

La resta de grups.

15 a favor i 1 en contra.

I saltem a l'esmena número 10.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat.

I, per últim, pel que fa referència al Grup de Junts, l'esmena 11, que també ha estat transaccionada.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Tots a favor.

Vinga, hem acabat ja amb el Grup de Junts. I ara saltem a les d'Esquerra Republicana.

El lletrat

Un moment, un moment, un moment.

El president

No, mentrestant vaig explicant, perquè puguis... Vaig fent l'explicació oportuna. Ara em truca l'alcalde de Porrera. *(Rialles.)* Bon vi, bon vi. Vinga, ja estàs? *(Pausa.)* Vinga, seguim, doncs.

Esmena número 1, que ha estat transaccionada amb el Grup d'Esquerra Republicana.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Aprovada per unanimitat.

L'esmena 3, també d'Esquerra Republicana.

El lletrat

Esmena 3, que serà el punt número...?

El secretari

Catorze.

El president

Catorze. Seria l'esmena 3. Molt bé, Jesús. Vinga.

Contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Molt bé. Aquesta va bé. Unanimitat.

I saltem ja a l'última, no?, al punt 15, que és l'esmena 4 d'Esquerra.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Doncs vinga. Per unanimitat. Per tant, hem ventilat bé aquesta proposta de resolució, eh?, que era complicadeta.

Molt bé, doncs, donem per aprovada la proposta de resolució número 13.

Proposta de resolució sobre l'estat de la licitació de les obres i el calendari previst per a l'acabament i adjudicació dels habitatges de Vilanova i la Geltrú adquirits per l'Institut Català del Sòl

250-00864/15

I saltem a la 14, que és una proposta de resolució presentada pel diputat Mijoler en nom dels Comuns sobre l'estat de licitació de les obres i el calendari previst per a l'acabament i adjudicació dels habitatges de Vilanova i la Geltrú adquirits per l'Incasòl. Diputat Mijoler, quan vostè vulgui.

Lluís Mijoler Martínez

Gràcies, president. Bé, avui els Comuns portem a debat una proposta que és molt concreta: posar en servei d'un cop els cent set habitatges de la rambla de Sant Jordi de Vilanova i la Geltrú adquirits per l'Incasòl. Darrere d'aquesta proposta concreta hi ha una contradicció molt clara: quinze anys d'espera davant una urgència habitacional que no pot esperar més. Parlem d'una promoció que porta massa temps inacabada. l'Incasòl va adquirir noranta-vuit habitatges a la Sareb el novembre de 2023 i nou més el juny de 2024, fins a sumar-se aquests cent set, amb l'objectiu d'incorporar-los al parc públic d'habitatge. Per tant, la funció pública d'aquests habitatges ja està decidida. El que falta és acabar-los, adequar-los i posar-los a disposició de les famílies.

Durant aquest temps, hi ha hagut obstacles reals –dificultats vinculades a una llicència antiga, requisits d'habitabilitat, propietat compartida, alguns tràmits pendents–, però també és cert que aquest 2026 s'han fet passos importants. Els Comuns van impulsar una esmena a la llei d'acompanyament, a la qual es va afegir també el Partit Socialista, per permetre acabar promocions inacabades emparant-se en la llicència inicial, amb els requisits tècnics corresponents. També s'han previst recursos pressupostaris per rehabilitar i acabar l'edifici. I el consell d'administració de l'Incasòl va aprovar aquest setembre la mancomunitat vinculada a la promoció. Per tant, avui ja no podem parlar més de bloqueig; hem de parlar d'execució. I això vol dir tres coses molt clares. Primer, dates concretes: formalitzar acords pendents, licitar les obres i iniciar-les. Segon, calendari i execució i lliurament. Un calendari realista, sí, però també ambiciós i verificable. I tercer, seguiment periòdic d'aquest Parlament i de l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú fins a la posada en servei dels habitatges.

La urgència és evident. Segons la informació facilitada per l'Oficina Local d'Habitatge, a Vilanova hi ha més de 1.400 sol·licituds municipals en vigor, més de sis mil persones inscrites com a sol·licitants d'habitatge protegit i una llista de mesa d'emergència de més de dos anys d'espera. I aquest és el contrast: famílies que esperen una alternativa residencial i habitatges públics que encara no han arribat a ser llars. Per això demanem estudiar si les obres es poden executar per fases o escales, per si alguns habitatges poden estar acabats abans. No té sentit esperar a completar tota la promoció.

Des dels Comuns no plantegem aquesta proposta per fer cap retret, sinó que el que volem és empènyer. L'ajuntament està a disposició per agilitzar els tràmits municipals. Ara cal coordinació, prioritat i calendari. Després de tants anys d'espera, Vilanova no necessita més anuncis; necessita obres, dates i habitatges públics disponibles per a la gent.

Gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. I seguidament, i en nom del Partit Socialista, té la paraula la diputada Eva Candela.

Eva Candela López

Sí; moltes gràcies, president. Donar les gràcies al Grup de Comuns, al diputat Mijoler, per presentar aquesta proposta de resolució, que, sí, ens permet doncs tornar a parlar de la importància d'actuacions com aquesta, no?, per avançar en el dret a l'habitatge i avançar en incorporar habitatges al parc públic. I, en aquest cas, a més d'incorporar habitatges al parc públic, doncs és resoldre un problema com és l'existència d'un edifici inacabat des de fa molts anys, amb les molèsties i els perills que això comporta doncs per a qualsevol ciutat, en aquest cas Vilanova. Un edifici a on, quan es va fer la propietat horitzontal, es va..., divisió horitzontal, diguéssim, mentre s'estava en obres entre diversos promotors. I amb això vull dir –i també ho explicava el diputat Mijoler, eh?– la complexitat que ha suposat posar en ordre aquesta propietat, aquesta comunitat. Actualment, ja s'han acabat els tràmits de legalització de les subcomunitats que la conformen i de les mancomunitats. També hi ha places d'aparcament, hi ha trasters, no?

També s'està portant endavant una permuta que permetrà concentrar les propietats de lo que és l'Incasòl per escales, de manera que serà molt més fàcil la seva gestió. I ara, en aquests moments, el que cal és poder avançar ràpidament en els següents passos. Molt important la llei d'acompanyament, que ens ha permès que en situacions com aquesta les llicències siguin molt més ràpid i no s'hagin de tramitar de nou. Serà de vital importància per a aquesta promoció. I això ens permet dir que probablement la primera fase es podrà ja entregar a mitjans del 2027 i, com deia el diputat Mijoler, doncs no esperar a que estigui tot fet, sinó poder-ho anar entregant per fases, perquè la necessitat és urgent i de vital importància.

Bé, nosaltres hi hem presentat tres esmenes, tres esmenes de matís. Se'ns n'ha acceptat una. De totes maneres, evidentment, votarem a favor de tota la proposta. I tornar a fer constar que aquest Govern està compromès amb el dret a l'habitatge, està compromès amb seguir avançant en augmentar el parc públic d'habitatges, perquè no hi ha una altra alternativa: és sí o sí avançar en aquesta línia, decididament.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Candela. I, en nom de Junts, ho farà la diputada Ortiz. Quan vostè vulgui.

Montse Ortiz i Martí

Gràcies, president. El mes de febrer d'aquest 2026 ja vam debatre en aquesta comissió una proposta de resolució, també presentada pels Comuns, sobre la promoció d'habitatges de la rambla de Sant Jordi a Vilanova i la Geltrú. I avui tornem a parlar exactament del mateix, perquè, malauradament, el més calent continua a l'aigüera. Parlem d'una promoció adquirida per l'Incasòl entre el 2023 i el 2024, i són cent set habitatges que continuen buits i degradant-se amb el pas del temps. I això, en plena emergència habitacional, és inacceptable, i més si parlem de Vilanova i la Geltrú, que ha passat de poc més de 68.000 habitants a superar els 71.000 habitants en només tres anys, un creixement de prop de mil habitants anuals que exigeix resposta àgil de les institucions, especialment en matèria d'habitatge. I és que durant aquesta legislatura a Vilanova no s'ha construït ni un sol habitatge públic de titularitat municipal.

Junts ja vam advertir d'aquesta situació el mes de febrer. Per això vam defensar i aprovar una proposta per ampliar l'oferta d'habitatge públic assequible aprofitant els solars disponibles de la Sareb i de l'Incasòl. Però aquests compromisos aprovats tampoc no s'han materialitzat, i avui seguim en el mateix punt: ni claus ni més habitatge. Defensem, doncs, que cal agilitzar els processos administratius i dotar els serveis tècnics dels recursos necessaris per complir els terminis. La burocràcia no pot continuar sent una excusa per a la inacció.

Per això, avui tornarem a votar a favor d'aquesta proposta i no acceptarem cap esmena que suposi rebaixar-ne els compromisos o allargar encara més aquests terminis, i esperem que el grup proponent tampoc ho faci. I ho fem amb una exigència molt clara al Partit Socialista, que governa tant a l'Ajuntament de Vilanova com a la Generalitat de Catalunya: aquí ja no ens valen més anuncis; calen compromisos concrets, terminis i agilitat per acabar les obres i lliurar les claus a les famílies. Però, hi insistim, no n'hi ha prou amb desencallar aquesta promoció; cal planificar a llarg termini i mobilitzar tot el sòl i l'habitatge públic disponible. Per això tornem a reivindicar que la Sareb cedeixi els habitatges i sòls de què disposa a Vilanova i la

Geltrú per destinar-los a habitatge assequible, perquè no podem permetre que els habitatges públics continuïn buits mentre hi ha famílies que no poden accedir a un habitatge.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Ortiz. I seguidament, i en nom d'Esquerra Republicana, diputat Campuzano –benvingut a Territori una altra vegada–, quan vostè vulgui.

Carles Campuzano i Canadés

Moltes gràcies, senyor president. Un plaer tornar a la seva comissió. Agrair-li al senyor Mijoler la insistència en aquesta matèria. Anunciar-li,

Fitxer 40CTH12

com no pot ser d'una altra manera, el vot favorable del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana de Catalunya a la seva iniciativa. El problema vostès el coneixen perfectament. Crec que tots estarem d'acord que és inadmissible que, tants anys després de que la Generalitat adquirís aquests habitatges, aquests habitatges continuïn buits, amb tot el que implica, en una ciutat que, com s'ha explicat, està creixent, en la que el preu de l'habitatge s'està incrementant. I, per tant, no es pot entendre que cent set habitatges continuïn buits. I posa de manifest algunes qüestions: una, que encara arrosseguem les ferides de l'esclat de la bombolla immobiliària –això té el seu origen en l'esclat de la bombolla immobiliària–; dos, que les nostres institucions en l'àmbit de l'habitatge, començant per l'Agència catalana de l'Habitatge, han de millorar molt el seu funcionament, i tres, que, efectivament, necessitem prendre mesures que facilitin la promoció d'habitatge públic.

I, en la línia dels problemes que té l'Agència de l'Habitatge, jo em permeto compartir també amb la comissió que estem parlant avui d'aquest cas, però podríem també parlar dels pisos que l'Ajuntament de Vilanova va transferir a la Generalitat en els carrers Fuensanta i de Barcelona, en el que el seguiment social d'avui d'aquests pisos ja no el fa l'ajuntament –el fa la Generalitat–, i les famílies estan desassistides. Les famílies que viuen en aquests pisos estan intentant regularitzar la seva situació,

tindre contractes de lloguer per poder pagar el lloguer, i no està podent-se fer. I aquests pisos, a més a més, han estat ocupats per famílies conflictives, generant problemes de convivència en aquests espais. Les famílies que volen pagar el seu lloguer avui es queixen, i es troben que la Generalitat no intervé. I quan es queixen davant de l'ajuntament, l'ajuntament respon que és un problema de la Generalitat. No té sentit.

Jo crec que aquí, més enllà d'aquests casos de Vilanova, que són inacceptables, cal entrar a fons en el funcionament de l'Agència catalana de l'Habitatge, com la podem reforçar, com pot establir mecanismes de col·laboració amb els ajuntaments eficaços, amb les fundacions del tercer sector que gestionen habitatge social. Perquè totes aquestes qüestions generen desafecció, generen crítiques, generen frustració, generen sensacions d'ineficàcia de les administracions públiques per abordar el que entenem que és un dels principals problemes, per no dir el principal problema social que té el nostre país.

Per tant, benvinguda aquesta iniciativa. Doncs desitjar que els anuncis que feia la portaveu del Grup Parlamentari dels Socialistes i Units per Avançar es concretin i que, efectivament, a principis de l'any vinent la promoció comenci a ser ocupada. Però estem davant d'un problema que, més enllà de Vilanova, expressa alguns dèficits forts de funcionament de les nostres polítiques públiques en l'àmbit de l'habitatge. Res més.

I moltes gràcies.

El president

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

Àngels Esteller Ruedas

Moltes gràcies, president. La proposta del Grup dels Comuns és una proposta oportuna, justificada i que, a més a més, el que està demostrant és que la Generalitat no està a l'alçada del repte que té Catalunya. Perquè la senyora Candela diu: «Estem compromesos», però d'aquí no passen, perquè sempre estan compromesos, però, en canvi, la lentitud es cronifica, i aquest n'és un clar exemple, com des de l'any 23

es van adquirir aquests 141 habitatges a Vilanova i la Geltrú. Amb la carència que té Vilanova i la Geltrú d'habitatge, la llista d'espera de persones que estan per accedir a un habitatge protegit i també, sobretot, en la llista d'emergència. I, davant d'aquesta situació tan greu, l'Incasòl continua amb la lentitud *pasmosa* que el caracteritza i, en comptes de que la Generalitat instrumentalitzi, agilitzi i faci molt més per rehabilitar els habitatges i adjudicar-los, doncs tot continua igual. I, en aquest sentit, la Generalitat el que ha de fer sobretot és treballar conjuntament amb els ajuntaments perquè aquesta celeritat..., bé, perquè s'accelerín tots aquests processos, no?

I nosaltres el que li demanem a la Generalitat és que... Per descomptat, donarem suport a aquesta proposta, que es treballi amb l'Ajuntament de Vilanova, com no pot ser d'una altra manera, però que doti de recursos materials, humans i d'agilitat tots aquests processos perquè es puguin adjudicar aquests habitatges. Però és que això està passant a tot Catalunya. I resulta que tenim necessitat d'habitatges, tenim sòl públic que encara no està desenvolupat, tenim habitatges que s'han de reformar, que tenen impediments legals perquè es puguin reformar, i tenim una demanda que va creixent. I, en canvi, el parc d'habitatge no es va intensificant de la mateixa manera per les traves burocràtiques, les traves legislatives i els condicionaments que impedeixen, primer, que el parc d'habitatge que està construït es posi a disposició de les persones que necessiten habitatge, el parc construït, i, per altra banda, que la construcció d'habitatge tingui el ritme i la celeritat que es necessita perquè puguin, en aquest cas, accedir les persones, tant al mercat lliure com al mercat protegit, a un habitatge.

Per tant, jo penso que aprofitem aquesta proposta del Grup de Comuns per demandar l'agilitat a l'Incasòl i que, per part de la Generalitat, es doti de mitjans suficients i àgils en tots els recursos, perquè, si no, s'eternitzen les promocions, la rehabilitació és lenta i la gent s'està esperant l'adjudicació d'aquests habitatges.

El president

Molt bé, diputada Esteller. I per acabar, diputat senyor Bello, de VOX. Quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

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

El president

Molt bé, diputat Bello. Diputat Mijoler, si vol fer una breu referència...

Lluís Mijoler Martínez

I, si em permet el torn, doncs per agrair el suport dels grups parlamentaris. I coincideixo amb la diagnosi que s'ha fet, sobretot amb el diputat Campuzano, no? O sigui, a qui ens ha tocat gestionar qüestions que tenen a veure amb l'habitatge, amb el món local, doncs segurament podríem diagnosticar que hi ha una manca de múscul. No sé si de múscul o d'energia, no?, perquè jo crec que són qüestions diferents. A vegades no és només posar-hi recursos, sinó que és qui posa l'empenta, però amb l'Incasòl i, sobretot, també amb l'Agència catalana de l'Habitatge, no? I aquesta, sobretot, descoordinació amb el món local. Jo crec que això és el que, d'alguna forma –i aquí ens hi hem de posar tothom–, hem d'aconseguir que hi hagi més coordinació entre els ajuntaments i l'Agència catalana de l'Habitatge i l'Incasòl, no? Perquè al final, si no, no traiem endavant els problemes de la gent.

De les esmenes, i molt concretament (*l'orador riu*) –perquè el debat és apassionant–, acceptem l'esmena 1, com ha dit la diputada Candela. I no n'acceptem les dues altres, perquè entenem que, bé, podrien diluir una mica la urgència que nosaltres considerem de la proposta. I, en qualsevol cas, agraïm que, tot i que no acceptem l'esmena, hi puguin donar suport.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé, diputat Mijoler. Puc entendre que podem votar la proposta de resolució conjuntament.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Per unanimitat. No es pot queixar, eh?, diputat Mijoler, avui.

Lluís Mijoler Martínez

Cap queixa.

El president

Cap queixa. Molt bé. Doncs vinga, donem per aprovat el punt 14.

Proposta de resolució sobre l'increment de freqüències dels trens Avant i d'alta velocitat entre l'estació de Figueres-Vilafant, Girona i Barcelona

250-00870/15

I ara saltem al tren. Vinga, doncs. Proposta de resolució, presentada pel Grup d'Esquerra Republicana, que fa referència a l'increment de freqüències dels trens Avant i d'alta velocitat entre l'estació de Figueres-Vilafant, Girona i Barcelona. Presenta aquesta proposta de resolució la diputada Llop, vull suposar. *(Veus de fons.)* Ah, perdó. Diputat Viñas. Vinga, doncs, quan vostè vulgui.

Jordi Viñas i Xifra

Gràcies, president. Bé, avui portem una proposta de resolució que reclama que els ciutadans de les comarques gironines puguin disposar d'un servei ferroviari digne, fiable i adaptat a les necessitats dels gironins i gironines. I, malauradament, avui això no està ni molt menys garantit; al contrari, viatjar amb un AVE, amb un Avant és com jugar a la loteria. Cada dia centenars de persones utilitzen els trens Avant i AVE per desplaçar-se entre Figueres, Girona i Barcelona; persones que, en definitiva, van a treballar, a estudiar o a visita mèdica o que, simplement, necessiten desplaçar-se. I què es troben, o què ens trobem? Trens plens, freqüències insuficients, retards recurrents i una manca de fiabilitat que s'ha acabat convertint en habitual. I el més trist de tot això és que els retards de quinze minuts els acabem considerant..., que el tren arriba a l'hora. El que hauria de ser un servei públic de qualitat s'ha convertit massa sovint en una cursa d'obstacles. I això, al final, té conseqüències, perquè darrere de cada tren que arriba amb retard hi ha una persona que arriba tard a la feina, que perd una connexió o que ha de [#09.25] definitivament la seva vida. Un trajecte entre Girona i Barcelona que hauria de durar trenta-nou minuts, quaranta-dos, pot acabar-ne durant gairebé seixanta.

I la pregunta és molt senzilla: fins quan hem de continuar normalitzant aquesta situació? Des d'Esquerra Republicana considerem que el problema no és només ferroviari; és també un problema de model territorial, perquè no podem defensar l'equilibri territorial, la igualtat d'oportunitats i la mobilitat sostenible mentre mantenim unes connexions ferroviàries que no responen a les necessitats reals de la ciutadania, i encara menys quan parlem d'un corredor amb una demanda consolidada i creixent. Demanem a la ciutadania que utilitzi el transport públic, eh?, que el fem servir tots, el transport públic, que deixi el vehicle privat i que aposti per una mobilitat més sostenible, però després no li garantim ni les freqüències ni la puntualitat necessària per a aquest ús. No podem exigir confiança en el transport públic si les administracions no garanteixen un servei en el qual es pugui confiar. I aquí cal assenyalar responsabilitats. El Govern de l'Estat, Renfe i Adif han de deixar de tractar les mancances d'aquest servei com si fossin incidències inevitables, com una certa normalitat. No ho són. Són problemes que requereixen decisions, inversions i, en definitiva, voluntat política.

Per això, la nostra proposta planteja dues exigències molt concretes: primera, incrementar urgentment les freqüències d'Avant i AVE entre Figueres-Vilafant, Girona i Barcelona i executar les inversions necessàries per acabar amb els retards recurrents; i la segona, complir íntegrament les inversions previstes al pla de rodalies i ampliar les mesures urgents per millorar també els serveis regionals i de mitja distància convencionals de les comarques gironines. Perquè tampoc podem oblidar els usuaris del tren convencional, que pateixen problemes de fiabilitat, accessibilitat i qualitat del servei.

I acabo. En definitiva, el que demanem és un tracte just, perquè viure a Girona o a Figueres no pot significar tenir menys oportunitats ni haver de resignar-se a un servei ferroviari deficient, perquè tenim, crec, dret a la mobilitat digna, que compleixi els horaris i que es compleixin les inversions i que s'ampliïn les freqüències per donar cobertura a les necessitats dels nostres usuaris.

Moltíssimes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Viñas. I seguidament, i en nom de Junts, té la paraula la diputada Urroz.

Ariadna Urroz Segura

Gràcies, president. Des de Junts per Catalunya ja els avancem que donarem suport a aquesta proposta de resolució, perquè recull una demanda que coneixem bé, com és la connexió ferroviària entre Figueres-Vilafant, Girona, Barcelona. És deficient i els ciutadans de comarques gironines ho pateixen cada dia. Per posar un exemple ràpid, i si vostès tenen el seu mòbil a mà i ho poden veure ràpidament, l'Avant de Figueres a Barcelona de les set i set del matí, si vostès intenten reservar un bitllet, veuen que triguen entre tres o quatre setmanes a trobar disponibilitat. Si ho fan amb un temps inferior, no trobaran bitllet per poder-vos moure.

El diputat Viñas feia referència a que estem parlant d'un transport públic quotidià i imprescindible i, per tant, estem parlant de treballadors, estem parlant d'estudiants i de persones que han de planificar la seva vida, i que, evidentment, fer-ho a tres o quatre setmanes vista és una cosa complicada. I el que cal, evidentment, és que l'Estat espanyol..., o reivindicuem que no pot ser que sigui incapaç de posar prous trens a les vies per fer-ho possible. Calen més trens, calen trens de més capacitat i calen més freqüències. I, mentrestant el Govern de l'Estat segueixi sense invertir adequadament en el corredor gironí, el problema seguirà augmentant i augmentant. Per això donarem suport a aquesta proposta de resolució: a l'exigència d'incrementar les freqüències d'Avant i AVE, al compliment íntegre del pla de rodalies i a la millora dels condicionants de les estacions i els trens de la demarcació de Girona.

Ara bé, també sabem que demanar-ho no és suficient, que en aquesta comissió i en moltes altres s'aproven propostes de resolució que al final no s'acaben materialitzant i, per tant, veiem aquests compromisos que reiteradament s'incompleixen. Per això també cal que la Generalitat tingui aquest ferm compromís i sigui més exigent amb Madrid.

Des de Junts per Catalunya, de fet, saben que presentàvem una esmena en el punt 2 d'aquesta proposta de resolució per concretar, no?, que aquest pla d'inversions del pla de rodalies es fes abans del segon trimestre de 2026. És evident que volíem posar un termini clar i concret perquè no [13.23], no?, aquests compromisos que

acaben sent excuses del Govern. Però, clar, estem a l'octubre de 2026. Per tant, la nostra esmena, malauradament, és absolutament extemporània i, per tant, també és senyal de que en aquesta comissió, no?, hi ha moltes propostes de resolució, moltes esmenes i molta feina que es fa.

Bé, per tot plegat, i dit això, votarem a favor d'aquesta proposta de resolució, però exigim que les paraules es converteixin en trens reals, en seients disponibles, puntuals i assequibles.

Gràcies.

El president

Molt bé. I seguidament, i en nom del Partit Socialista, té la paraula el diputat Becerra, secretari de la Mesa. Quan vostè vulgui.

Francesc Jesús Becerra Ramírez

Gràcies, president. Des del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar compartim la preocupació per les necessitats de mobilitat entre Figueres-Vilafant, Girona i Barcelona, com no podia ser d'una altra manera. Crec que tots els grups estem conscienciats amb aquesta problemàtica, perquè és un dret poder arribar puntualment a la feina, als estudis o a una visita mèdica, és una qüestió de qualitat de vida i d'igualtat d'oportunitats. Les persones que utilitzen el tren necessiten places disponibles, freqüències adequades i un servei fiable.

Amb aquest objectiu, hem presentat dues esmenes que volem defensar. Crec que no seran acceptades, segons ens han comunicat. Però, de fet, nosaltres creiem que estan totalment connectades les vies d'alta velocitat amb rodalies i el tren regional i Catalunya Exprés, etcètera, etcètera, no? Llavors, clar, aquesta interacció crec que té la raó de ser de les esmenes que presentem. La primera

Fitxer 40CTH13

manté expressament la urgència d'actuar i la necessitat d'invertir en la infraestructura per corregir els retards recurrents; alhora, proposa estudiar l'increment de freqüències dels trens Avant per donar resposta a la demanda. Però no ens

enganyem, aquesta demanda també ve produïda per les mesures i tot el pla que s'ha de fer a rodalies. Aquest estudi ha de servir per concretar quines ampliacions són necessàries i com es poden posar en funcionament. Cal identificar les franges amb més demanda, la capacitat disponible, els recursos necessaris. La responsabilitat de les administracions és que les decisions es puguin traduir en millores efectives per als usuaris.

Però presentàvem la segona esmena, que no podem oblidar que no només s'ha d'actuar o s'ha de pujar en alta velocitat i millorar les freqüències, sinó que la segona esmena anava amb el pla de mesures urgents de Rodalies de Catalunya. No el podem deixar de fer, és a dir, s'ha de continuar amb el conjunt d'obres, que tenim més de cent vuitanta obres a tot el territori català. S'ha de continuar implementant, s'ha de continuar avançant. Aquí convé diferenciar, per tant, inversions estructurals del pla de rodalies de les actuacions del pla de mesures urgents, o sigui, són dos plans i dos instruments totalment diferents. I, en aquest sentit, era el sentit que presentàvem la segona esmena, perquè, com va dir la consellera Sílvia Paneque en moltes ocasions, aquest segon pla és fruit del treball conjunt entre Generalitat i Renfe, i ja incorporen mesures territorialitzades concretes, especialment també per a la província de Girona. I per això defensem donar continuïtat a la seva execució.

I, bé, nosaltres no votarem en contra de cap punt, però votarem a favor del primer, encara que no ens acceptin l'esmena. Però, al segon punt, si no ens l'accepten ens hi abstindrem.

El president

(El president comença a parlar sense fer ús del micròfon, motiu pel qual no n'han quedat enregistrats els primers mots.) Partit Popular, té la paraula la diputada Esteller.

Àngels Esteller Ruedas

Sí, moltes gràcies. El Partit Popular està a favor de la proposta que ha presentat el Grup d'Esquerra Republicana per incrementar i intensificar doncs els trens, tant AVE com Avant, i també tot el pla de rodalies de Figueres, en aquest cas Vilafant, Girona i Barcelona. Avui en dia és inconcebible com encara no tenim unes freqüències i unes dotacions d'AVE i Avant necessàries d'acord amb la demanda que tenim. La

gent que ha d'anar a treballar no pot estar planificant amb tanta antelació quan ha d'agafar un mitjà de transport d'aquesta naturalesa per anar a treballar, anar a estudiar o a qualsevol altre servei. I, per tant, és un impediment per a la vida quotidiana de moltíssimes persones a Girona que no poden en aquest cas desplaçar-se amb el temps que necessiten a Barcelona. Per tant, nosaltres hem denunciat aquesta situació.

Tal com està a Girona també està passant a Lleida. En aquesta comissió es va aprovar una proposta per intensificar les freqüències i els trens Avant i, en canvi, el Govern les està incomplint i està retirant trens a Lleida. I aquí la nostra diputada Montse Berenguer ho ha posat de manifest. I, llavors, volem que no només aquesta proposta serveixi per a Girona, que és molt necessària, però també volem posar de manifest que el Govern no compleix allò que està compromès. I, per tant, el Grup Popular estarem molt atents a que això es pugui materialitzar, perquè les insuficiències i les incidències..., sobretot amb tot el pla de rodalies, que requereix un compliment exhaustiu d'acord amb la resolució que es va aprovar en aquest Parlament perquè es facin les inversions, les dotacions necessàries, que hi hagi el manteniment que ha d'haver-hi en les vies perquè els combois puguin passar sense cap incidència i també perquè les freqüències siguin les necessàries perquè la gent pugui programar-se. La gent ha de saber el punt de partida quin és, a quina hora surten els trens, quant temps trigaran a arribar i quina disponibilitat tenen, i això avui en dia no està garantit ni a Barcelona ni a Girona ni a Lleida i tampoc a Tarragona. Per tant, aquest és un gran dèficit que des del Grup Popular aprofitem aquesta proposta per reivindicar-lo.

Gràcies.

El president

Molt bé, senyora Esteller. I per acabar, diputat Bello, en nom de VOX, quan vostè vulgui.

Andrés Bello Sanz

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

El president

Moltes gràcies, senyor Bello. Senyor Viñas, quan vostè vulgui, pel tema de les esmenes.

Jordi Viñas i Xifra

Gràcies, president. En relació amb l'esmena de Junts, proposem una transacció *in voce*, perquè la temporalitat de la proposta, diguem-ne, està caducada, i proposaríem que constés «el primer trimestre de 2027», eh? I, per tant, l'acceptaríem, perquè entenem que complementa i reforça la nostra proposta a l'hora d'exigències concretes al Govern de l'Estat pel que fa al compliment del que és el tema de les inversions previstes en el pla de rodalies. Per tant, faríem aquesta transacció.

Pel que fa a les dues esmenes del Partit Socialista, no les podem acceptar. I no les acceptem perquè, al nostre entendre, el que fan és rebaixar substancialment el nivell d'exigència de la proposta. La primera esmena substitueix la necessitat d'incrementar les freqüències dels trens Avant per la proposta d'estudiar aquest increment, i nosaltres creiem que la fase d'estudi ja fa temps que l'hem superada. La demanda existeix, les necessitats són evidents per als que agafem el tren cada dia i els usuaris el que necessitem al final són solucions. I no es tracta d'estudiar si fan falta més trens; el que creiem que es tracta és de posar els trens que ens fan falta.

I la segona esmena es limita a reclamar que es continuï executant el pla de mesures urgents de rodalies sense incorporar noves exigències ni compromisos concrets. Des d'Esquerra Republicana no volem una resolució que simplement avaluï allò que ja està fent el Govern de l'Estat i volem una resolució que també exigeixi fer allò que encara no s'ha fet. Per tant, per això no acceptarem les dues esmenes.

Moltíssimes gràcies.

El president

D'acord, doncs. Per tant, aniríem a passar votació els dos punts per separat.

Votarem el punt 1.

Vots en contra?

Abstencions?

Vots a favor?

Unanimitat amb el punt 1.

Passem a votació el punt 2.

Vots en contra?

Abstencions?

Cinc abstencions del Partit Socialista.

Vots a favor?

La resta de grups.

Per tant, 8 a favor, 5 abstencions, no?

Queda aprovat.

El 28, jornada completa. Al matí farem comissió normal –e 28, dimecres 28– i a la tarda tindrem compareixença de la consellera Paneque –que l'RI ja està mirant–, i que farem la... Era sobre l'esvoranc... *(Veus de fons.)* Cavitat. Bé, doncs cavitat del Putxet. I què més teníem? *(Veus de fons.)* Doncs bé, doncs ens veiem el 28, i pel plenari també, evidentment. Cuideu-vos molt.

S'aixeca la sessió.

La sessió s'aixeca a...