



DIARI DE SESSIONS

DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · primer període · sèrie C · número 44

Comissió de Polítiques Digitals i Territori

Sessió 3, dimecres 14 de juliol de 2021

Presidència de l'H. Sr. Ramon Tremosa Balcells

TAULA DE CONTINGUT

Propostes de resolució (posposades) 250-00039/13 i 250-00041/13	4
Proposta de resolució sobre l'estudi de distribució de la mobilitat al Maresme amb l'alliberament del peatge de l'autopista C-32 250-00020/13	5
Proposta de resolució sobre l'anàlisi d'alternatives per a la prestació del servei ferroviari a l'aeroport de Barcelona - el Prat 250-00038/13	9
Proposta de resolució sobre el servei de transport escolar a Piera 250-00058/13	14
Proposta de resolució sobre la revisió del Pla director urbanístic de revisió de sòls no sostenibles del litoral gironí 250-00061/13	16
Proposta de resolució sobre les noves convocatòries per a finançar l'adequació de les urbanitzacions perquè siguin recepcionades 250-00062/13	21
Proposta de resolució sobre la línia de tren entre Lleida i La Pobla de Segur 250-00065/13	24
Proposta de resolució sobre l'exigència del desdoblament de la carretera C-55 al tram entre Manresa i Castellbell i el Vilar 250-00054/13	29
Proposta de resolució sobre la reclamació del desdoblament de la carretera C-16, E-9, al Berguedà 250-00055/13	37
Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Comissió sobre el Tren de la Costa Brava de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic perquè expliqui el projecte ferroviari Tren de la Costa Brava 356-00008/13	42
Sol·licitud de compareixença del secretari general del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre els objectius i les línies estratègiques del departament 356-00032/13	43

* Denominació que adopta la legislatura actual a partir del 4 de juny de 2021, en compliment de la Resolució 9/XIII del Parlament de Catalunya, aprovada pel Ple en la sessió 7, del 2 de juny de 2021 (BOPC 50/13, del 04.06.2021).

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

El *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya* (DSPC) reproduïx només les intervencions orals fetes durant la sessió. La resta de documentació que acompanya la intervenció es pot consultar a l'expedient de la comissió.

Imprès al Parlament
ISSN: 0213-7976 (general)
0213-7992 (sèrie C)
DL: B-3.468-1982
www.parlament.cat

Sessió 3 de la CPDT

La sessió de la Comissió de Polítiques Digitals i Territori (CPDT) s'obre a les deu del matí i tres minuts. Presideix Ramon Tremosa Balcells, acompanyat de la vicepresidenta, Rosa Maria Ibarra Ollé, i dels secretaris en funcions, Engelbert Montalà i Pla, Juli Fernández i Olivares i Pau Morales i Romero. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents els diputats Òscar Aparicio Pedrosa, Eva Candela Lopez, Cristòfol Gimeno Iglesias, Jordi Riba Colom, Sílvia Romero Galera, Alcía Romero Llano, Juan Luis Ruiz López i Jordi Terrades Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; Ferran Estruch i Torrents i Meritxell Serret i Aleu, pel G. P. d'Esquerra Republicana; Joan Canadell i Bruguera, Cristina Casol Segué, David Saldoni i de Tena i Mònica Sales de la Cruz, pel G. P. de Junts per Catalunya; Andrés Bello Sanz, pel G. P. de VOX en Cataluña; Montserrat Vinyets Pagès, pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar i Marc Parés Franzi, pel G. P. d'En Comú Podem.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Proposta de resolució sobre l'estudi de distribució de la mobilitat al Maresme amb l'alliberament del peatge de l'autopista C-32 (tram. 250-00020/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 24, 17; esmenes: BOPC 79).

2. Proposta de resolució sobre l'anàlisi d'alternatives per a la prestació del servei ferroviari a l'aeroport de Barcelona - el Prat (tram. 250-00038/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació (text presentat: BOPC 24, 38; esmenes: BOPC 79).

3. Proposta de resolució sobre l'aprovació d'una línia d'ajuts per a la rehabilitació i el manteniment dels habitatges del barri de Torre Baró, de Barcelona (tram. 250-00039/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 24, 39; esmenes: BOPC 79).

4. Proposta de resolució sobre la rehabilitació d'habitatges (tram. 250-00041/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 24, 42; esmenes: BOPC 79).

5. Proposta de resolució sobre l'exigència del desdoblament de la carretera C-55 al tram entre Manresa i Castellsbell i el Vilar (tram. 250-00054/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb tres altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 30, 29; esmenes: BOPC 79).

6. Proposta de resolució sobre la reclamació del desdoblament de la carretera C-16, E-9, al Berguedà (tram. 250-00055/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb tres altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 30, 30; esmenes: BOPC 79).

7. Proposta de resolució sobre el servei de transport escolar a Piera (tram. 250-00058/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 30, 33; esmenes: BOPC 79).

8. Proposta de resolució sobre la revisió del Pla director urbanístic de revisió de sòls no sostenibles del litoral gironí (tram. 250-00061/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb quatre altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 30, 37; esmenes: BOPC 79).

9. Proposta de resolució sobre les noves convocatòries per a finançar l'adequació de les urbanitzacions perquè siguin recepcionades (tram. 250-00062/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb dos altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 30, 38; esmenes: BOPC 79).

10. Proposta de resolució sobre la línia de tren entre Lleida i La Pobla de Segur (tram. 250-00065/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, juntament amb quatre altres diputats del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la Proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 30, 43; esmenes: BOPC 79).

11. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Comissió sobre el Tren de la Costa Brava de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic davant la comissió que correspongui perquè expliqui el projecte ferroviari Tren de la Costa Brava (tram. 356-00008/13). Jordi Terrades Santacreu, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

12. Sol·licitud de compareixença del secretari general del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre els objectius i les línies estratègiques del departament (tram. 356-00032/13). Andrés Bello Sanz, del Grup Parlamentari de VOX en Catalunya. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

13. Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Contra el Quart Cinturó davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre el desplegament de l'autovia B-40 (tram. 356-00056/13). Cristina Casol Segué, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Ferran Estruch i Torrents, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, Montserrat Vinyets Pagès, del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar, Marc Parés Franzi, del Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

El president

Bon dia, senyores i senyors diputats.

Propostes de resolució (posposades)

250-00039/13 i 250-00041/13

Comencem la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, avui dimecres, 14 de juliol. Tenim deu propostes de resolució, però el que havíem parlat amb diferents grups és que la proposta de resolució 3 i la proposta de resolució 4, que són d'habitatge, sembla que quedarien posposades per tal de que fossin assignades a la nova comissió. Voleu dir alguna cosa?

Jordi Terrades Santacreu

Sí, tal com diu el president, després posposarem els punts 3 i 4, perquè puguin ser assignades a la comissió que els pertocui.

I jo li demano al president que els punts 5 i 6 es tractin al final de tot de la comissió.

El president

D'acord, doncs, els punts 5 i 6 aniran al final.

Per tant començaríem amb la Proposta de resolució número 1... *(Veus de fons.)*

Ah, sí, substitucions; perdó, disculpeu.

Mònica Sales de la Cruz

Des de Junts per Catalunya, el diputat David Saldoni substitueix en Jordi Fàbrega.

El president

David Saldoni per Jordi Fàbrega.
Hi ha alguna altra substitució, alguna altra...?

Jordi Terrades Santacreu

No, president. Nosaltres no substituïm cap diputat, però ja li he explicat que en cada punt tindrem...

El president

Diferents intervencions.

Jordi Terrades Santacreu

...aniran..., entraran i sortiran.

El president

Sí, he pres nota dels diferents ponents.
Molt bé.
Doncs, la proposta de resolució número 1...

Ferran Estruch i Torrents

Perdoni, president.

El president

Sí, endavant.

Ferran Estruch i Torrents

Bon dia. També el diputat Engelbert Montalà substituirà la Irene Aragonès i el diputat Juli, en Pau Morales.

El president

Sí, m'ho havia comunicat Engelbert. D'acord, molt bé.

Proposta de resolució sobre l'estudi de distribució de la mobilitat al Maresme amb l'alliberament del peatge de l'autopista C-32

250-00020/13

Doncs, començaríem amb la primera proposta de resolució, que fa referència a l'estudi de la distribució de la mobilitat al Maresme amb l'alliberament del peatge de l'autopista C-32. Té la paraula la diputada Alícia Romero.

Bé, sabeu que el Reglament ens dóna fins a un màxim de deu minuts, però en la mesura en què pugueu..., *lo bueno, si breve, dos veces bueno*, eh?, i per tant us convido que siguem sintètics perquè tenim molta feina. Endavant.

Alícia Romero Llano

Gràcies, president. Bon dia a tothom. Sí, farem cinc minutets. Bé, ho explico ràpid. El 2 d'octubre de l'any 2020 es va presentar al Maresme el Pacte per la mobilitat sostenible de la comarca. Era un pacte que marcava un recurs, una inversió de 430 milions d'euros fins a l'any 2025, recursos que havien de posar diverses administracions i que ens hauria de portar a la mobilitat 3.0, va dir en aquell moment el conseller.

A la comarca del Maresme, d'aquí a poques setmanes passarà una cosa important, que és que deixarem de pagar el peatge perquè s'aixecarà el peatge i la concessió l'assumirà..., per tant, la gestió de la C-32 l'assumirà la Generalitat de Catalunya, i és per això que en aquell mateix moment la Generalitat ja va anunciar que començava un estudi de mobilitat de vehicle privat per veure com funcionaria o com podia funcionar la mobilitat a la comarca, tenint en compte que no tindríem peatge a partir de l'1 de setembre.

Aquest és un tema molt important per a la comarca, com es poden imaginar. Primer, perquè portem moltíssimes dècades pagant aquesta autopista de pocs quilòmetres, però també és cert que l'aixecament del peatge no se li escapa a ningú que pot generar problemes de mobilitat importants.

Ja és una autopista molt col·lapsada, els que sou del Maresme o la utilitzeu sabeu..., ho saben bé. En aquests moments arribar a Barcelona és difícil, i tenint en compte que a vegades estem parlant de vint, vint-i-cinc, trenta o quaranta quilòmetres, i per tant tenim dubtes, tenim la nostra angoixa per saber si aquest aixecament generarà més problemes de mobilitat encara a la nostra comarca.

És per això que nosaltres fèiem aquesta proposta de resolució demanant al Govern de la Generalitat que publicués aquest estudi, un estudi que es va licitar el 7 d'agost de l'any 2020, és a dir, que ja farà quasi bé un any, i per tant, doncs, que tinguéssim informació de quins eren els resultats d'aquestes anàlisis i quines eren les solucions per millorar la mobilitat, pacificar la nacional II, que era un dels objectius que també es parlava en aquest pacte per la mobilitat i, per tant, doncs, veure quines respostes donàvem a aquest nou paradigma, que és aquest aixecament del peatge, aquesta recuperació de la concessió per part de la Generalitat.

No tenim encara informació sobre aquest estudi. És cert que fa unes setmanes el Govern de la Generalitat va explicar un avenç de l'estudi a la comarca del Maresme, als diferents alcaldes, als diferents municipis, però més enllà d'alguna dada i de la presentació d'alguna proposta de millora d'accésos, etcètera, tenim un problema clar de terminis, perquè ens deien als alcaldes del territori que algunes de les primeres obres que es poguessin realitzar per anar pacificant i anar millorant aquesta mobilitat podria arribar a finals del 2023. Com es poden imaginar, l'1 de setembre tindrem aquest nou paradigma a la nostra comarca i això, doncs, es posa al mig, a un any vista, a dos anys vista, que ens sembla molt.

Creiem clarament que tenim o hem tingut un problema de terminis en aquest sentit. Hauríem d'haver encarregat abans aquest estudi. A la comarca del Maresme hi ha molta expectació per l'aixecada del peatge, però també per com funcionarà la mobilitat en aquesta zona, i també per com mantindrem les nostres infraestructures, tenint en compte que ja no hi haurà aquesta concessió.

Són moltes preguntes, molt poques respostes per part del Govern de la Generalitat, i per això vam fer aquesta proposta de resolució, que el que intenta és, des d'aquesta voluntat constructiva, que intentem accelerar al màxim els treballs que s'estiguin fent des de la conselleria; que també s'accelerïn al màxim els acords i els consensos amb el territori per intentar posar solucions i que es puguin executar com abans millor, tot i que, evidentment, hi ha terminis que ja no complirem –és obvi, no?, que l'1 de setembre no haurà canviat la nostra situació–, però sí que demanàriem que acceleréssim al màxim aquestes respostes i aquestes inversions que s'han de fer a la nostra comarca, perquè la mobilitat no sigui un problema.

I, per tant, tenint en compte que ara vostès també em podrien dir: «Bé, però també tenim rodalies», bé, tenim rodalies, però ja saben que les rodalies a la comarca també pateixen sovint alguns problemes i, per tant, necessitem al màxim que la mobilitat millori a la nostra comarca per poder connectar-nos bé no només amb Barcelona, sinó també amb altres ciutats.

Per tant, aquesta és la proposta de resolució que fem. Crec que alguns grups, és veritat, han entrat algunes esmenes, però en tot cas espero que les puguin presentar per comentar-les.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. En aquesta proposta de resolució tenim esmenes presentades pel Grup de Junts per Catalunya i intervindria el diputat Joan Canadell. Per tant, per cinc minuts estàndards, té la paraula.

Joan Canadell i Bruguera

Moltes gràcies, president. Bé, primer no puc evitar recordar, sempre que parlem d'autopistes, el greuge històric que ha patit aquest país al llarg dels anys en el sentit que som la comunitat autònoma que té més autopistes, les més cares i això ho hem de recordar. Per sort, ara en comencem a eliminar algunes, però això ve de molt lluny.

En aquesta proposta hem fet tres esmenes, com deia la diputada Romero, sobre els tres punts. La primera és una esmena total, la segona és una esmena amb un punt parcial i la tercera és una esmena d'addició.

Des del Departament de Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori actualment s'està redactant ja aquest estudi que vostès fan menció –com saben, ja fa mesos, es va començar al març d'aquest any–, i està previst en principi que tingui una durada, l'estudi, de sis mesos, i això s'emmarca dintre del Pacte de mobilitat sostenible per al Maresme, eh?

L'estudi en aquests moments, doncs, està en redacció, no està finalitzat, i per tant no es pot publicar, però evidentment tan aviat com sigui possible es publicarà. L'estudi té en compte una anàlisi de l'impacte sobre la mobilitat, sobre les millores de connectivitat de la zona i sobretot de tota la xarxa del corredor, i en concret està dividit en tres apartats: un és la mobilitat, com desviem aquest trànsit de la nacional II cap a la C-32, arran d'aquest alliberament del peatge; l'altre és la proposta de millores de la infraestructura de connectivitat cap a la C-32, això serien bàsicament nous enllaços d'accés; i, finalment, veure quines són les alternatives que té sentit posar en marxa, programar-les i, evidentment, tirar endavant els projectes.

La redacció d'aquest estudi, com també saben, s'ha fet d'acord amb el territori, tenint contactes amb els ajuntaments, com a mínim a nivell bimensual, i també coordinats amb el Consell Comarcal del Maresme. I aquest estudi, doncs, evidentment, com dic, està en curs, es publicarà al més ràpid possible i, en tot cas, estem d'acord que s'ha d'accelerar i així es farà, tan aviat com sigui possible.

Esperem que aquestes esmenes, segons tinc entès, el Grup Socialista esperem que tingui a bé d'acceptar-les, i sembla que la CUP i Units per Avançar també, però això, en tot cas, ja ens ho faran explícit.

Res més.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Intervindrien ara els altres grups parlamentaris, si és que volen intervenir. Li correspondria ara el torn al grup de VOX, senyor Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Buenos días, señor presidente. Señores diputados, pues nosotros en este caso poco tenemos que decir. Por supuesto, estamos a favor de mejorar la movilidad de los ciudadanos de la comarca. Por supuesto, estamos a favor de, respetando el derecho de utilización del vehículo privado, poder compaginarlo con el uso de otros medios de transporte, como puede ser la bicicleta o hacer aceras más grandes y permitir que la gente vaya caminando. Todo esto nos parece perfecto.

Es verdad que una decisión de modificar la nacional II es una decisión difícil de retorno y, por tanto, creemos que es imprescindible tener este estudio que, bueno, pues está en redacción y yo creo que lo procedente es ser prudente, esperar a tener el estudio y a partir de ese momento, pues, con la información, tomar decisiones.

El president

Moltes gràcies. Li toca ara la paraula, el torn, al Grup Parlamentari de la CUP. La diputada Montserrat Vinyets té la paraula.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, bon dia. Només dir que en tant que aquesta proposta de resolució només demana que es publiqui un estudi de mobilitat, i tenint en compte que des del Maresme sobretot es demanava pacificació i integració de la N-II per obrir els municipis al mar, guanyar espai urbà de qualitat i eliminar l'accidentalitat, doncs, bé, en principi nosaltres votaríem favorablement tant la proposta de resolució com ha estat presentada pel Partit Socialista, com també veiem correctes les esmenes presentades.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup dels Comuns. Diputat Marc Parés, té la paraula.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Bé, el nostre grup parlamentari també votarà a favor d'aquesta proposta de resolució. De fet, ja vam portar en el darrer Ple la proposta de pacificació de la nacional II. Creiem que és un dels grans reptes que tenim ara mateix al davant amb l'alliberament del peatge de la C-32.

Celebrem, a més a més, que s'hagi reactivat la Mesa per la mobilitat sostenible del Maresme, i també s'accepten algunes de les esmenes. Entenem que, sobretot, la tercera esmena presentada pel Grup de Junts afegeix explícitament la qüestió de la pacificació, que creiem que és important que hi consti, i res, reiterar la nostra defensa d'aquesta pacificació de la nacional II, destinant dos dels actuals quatre carrils a un carril bici i a guanyar espai per a les persones i projectes d'intermodalitat.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. No veig ningú de Ciutadans, ni del Grup Mixt. Per tant, ara si el Grup Parlamentari d'Esquerra vol intervenir o no... *(Pausa.)* No és obligatori intervenir, eh?, però, llavors, has de seure aquí, a primera fila.

Doncs, té la paraula el diputat Engelbert Montalà, des d'ara. *(Veus de fons.)* Endavant.

Engelbert Montalà i Pla

Moltes gràcies, president. Seré breu, disculpi. Moltes gràcies, Juli, per substituir-me en aquest cas aquest lloc.

Cal remarcar la importància de l'alliberament de peatges i sobretot de l'alliberament d'aquest peatge. El Maresme ha sigut una comarca que tradicionalment ha estat molt castigada amb el tema dels peatges, que hi ha dificultat molt la mobilitat entre els seus ciutadans.

L'alliberament de la N-II sempre ha estat envoltada de problemàtiques i punts negres i aquest és un punt important, i aquesta és una resolució important que avui portem sobre la taula perquè els ciutadans i ciutadanes de la comarca del Maresme se sentin més còmodes i treguin aquest pes del seu damunt.

Ens alegrem de l'alliberament i el Grup d'Esquerra Republicana votarà a favor un cop s'incorporin totes les esmenes que hem anat negociant.

Per tant, res més a afegir.

El president

Molt bé, moltes gràcies. I finalment, per si..., té per dos minuts la paraula la diputada Alícia Romero. Endavant.

Alícia Romero Llano

Gràcies, president. Molt ràpid. Sí, és per dir que acceptem les esmenes que ens ha fet el Grup de Junts per Catalunya, ja que no canvien el sentit de la nostra proposta de resolució i concreten algunes coses.

Esperem que es pugui publicar i puguem conèixer aviat aquest estudi de mobilitat, que és molt important per a tota la comarca. És una bona notícia que s'acabi

el peatge d'aquesta autopista, perquè fa..., és veritat, l'hem pagat durant moltes dècades, però, com deia abans, necessitem respostes també, respostes pel que fa a la millora de la mobilitat, no només de la C-32, sinó també de la nacional II, que cal pacificar-la després de tants anys que fa que en parlem.

S'aixeca la nostra..., aquesta autopista, la C-32, aquest 2021; s'aixequen totes les de l'Estat. Encara quedaran pendents algunes de la Generalitat fins al 2036 o 2037. Per tant, posem-nos-hi, que el Govern s'hi posi, perquè crec que té molta feina per davant i sobretot moltes respostes a donar per millorar aquesta mobilitat sostenible no només a la comarca del Maresme, que també, i molt necessària, sinó també a tot Catalunya.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Passaríem, per tant, a la votació.

Vots a favor de la proposta de resolució?

Per unanimitat.

Molt bé, doncs, enhorabona.

Proposta de resolució sobre l'anàlisi d'alternatives per a la prestació del servei ferroviari a l'aeroport de Barcelona - el Prat

250-00038/13

I passem a la proposta de resolució número 2, Proposta de resolució sobre l'anàlisi d'alternatives per a la prestació del servei ferroviari a l'Aeroport de Barcelona. La presenta el Grup del Partit dels Socialistes de Catalunya i Units per Avançar, i té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. No és la primera vegada que portem aquest tema a debat o petició d'informació al Parlament, perquè des de l'any 2017 s'han succeït manifestacions dels responsables del Departament de Territori donant per feta l'adjudicació del servei ferroviari a l'aeroport a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

En el moment que es va fer l'anunci no es va aportar cap justificació ni tècnica ni econòmica, ni cap anàlisi del seu impacte sobre el conjunt de la xarxa ferroviària de rodalies.

Nosaltres hem demanat i hem sol·licitat al Govern que ens doni informació respecte a aquests estudis que sustenten aquesta decisió. Diguem que alguns d'aquests s'han aportat –després m'hi referiré–, tot i que mantenim la votació dels punts, no s'ha aportat un dels estudis que nosaltres creiem que és necessari per acabar de tenir una visió global d'aquesta oferta fins a l'aeroport, que és si s'han valorat altres alternatives per operar aquest nou servei ferroviari a l'aeroport a través de l'actual servei de rodalies, bàsicament l'R2 nord i l'R4. En aquests moments, l'R2 nord ja arriba a l'aeroport, al Vallès Oriental. Aquest estudi d'alternatives no s'ha produït.

De fet, dels documents aportats pel Govern, els primers documents, es preveu l'inici de l'explotació el 2025, que és quan sembla que estaran tots els trens operatius que el Govern vol encarregar.

Primer dubte: hi ha un *gap* entre la finalització de la infraestructura que Adif està construint i l'operativa o la gestió que el Govern no podrà fer de cap de les maneres fins al 2025, perquè no tindrà cap unitat operativa.

Preguntar, en tot cas –que segurament als diputats i diputades no se'ls ha de formular, ja li formularem al Govern, no en tinguin cap dubte–, deixaran la línia sense servei, mentre que estigui construïda, i aquests trens que es necessiten per a la seva operativitat, o és que els pensen encarregar a Renfe?

Després, notem, dels primers estudis que se'ns han aportat, una manca de capacitat de les estacions i centres de manteniment. Donen per fet coses que no estan

gens clares, com que els estacionaments i els manteniments es faran a l'estació de Montcada, quan actualment aquesta estació ja està ocupada per al manteniment dels trens de rodalies de Renfe i les seves obres previstes de millora no augmentaran la seva capacitat. Als de Sant Andreu és on es fa el manteniment dels trens de mitja distància i –ho torno a repetir– a Montcada, els de rodalies. Una altra possibilitat que s'insinuava és que aquest manteniment i els tallers estiguessin al Prat i el Prat està pensat per als regionals.

El que més ens preocupa són les restriccions de capacitat dels dos túnels passants que tenim a la ciutat de Barcelona, que actualment ja estan saturats. Una nova llançadora, que segons el Govern no s'acaba a Sants, sinó que la volen portar fins a Sant Andreu, provocarà, sens dubte, problemes de saturació. I, en tot cas, hem de començar a dir al Parlament que si es manté l'actual proposta, els responsables dels problemes de rodalies que es puguin generar serà el Govern de la Generalitat de Catalunya. I és més, les comarques del Vallès quedaran sense servei.

Per tant, nosaltres mantenim aquesta proposta de resolució, amb la sol·licitud que es facin públics tots els informes, fins i tot el d'alternatives, si és que se n'han fet; si no se n'han fet, considerem que hi han apriorismes respecte a quina ha de ser la solució final.

I, ho torno a repetir, ens preocupa aquest problema de saturació que es poden provocar als dos únics túnels passants que tenim a la ciutat de Barcelona, que impactaran, de ben segur, a les rodalies ferroviàries.

El president

Moltes gràcies. No hi han esmenes i, per tant, procediríem amb l'ordre de major a menor, començant per l'oposició i, per tant, doncs, té la paraula el Grup Parlamentari de VOX. Senyor Andrés Bello, vol intervenir?

Andrés Bello Sanz

Sí, quiero intervenir, porque este asunto me parece especialmente grave. Nosotros hemos presentado una propuesta de resolución en un sentido parecido al que presenta el Partido Socialista. Supongo que lo veremos en próximas reuniones de la comisión. Bueno, es parecida, no es exactamente igual, va en la misma línea, hemos pedido algo más, que es la disolución de esta nueva empresa que se ha creado, que, vamos, desde nuestro punto de vista y con la información que tenemos, no es más que un nuevo chiringuito nacionalista, chiringuito nacionalista que hay que decir a los ciudadanos que nos cuesta 200 millones, ¿eh?, o sea poca broma con este chiringuito.

El compañero que me ha precedido en el uso de la palabra ha hablado de que ha pedido en reiteradas ocasiones estos informes. Nosotros somos nuevos, no tenemos antecedentes, nos sorprende también que no tenemos ninguna información. Yo toda la información que he podido obtener sobre este asunto indica que es una auténtica aberración esta decisión de crear una empresa, de que no la gestione Renfe, de que, pues, como ha dicho, va a haber problemas con el mantenimiento, va a haber problemas técnicos con los dos túneles pasantes de la ciudad de Barcelona. Que no dé servicio, no sabemos muy bien por qué, a ciudadanos de otras comarcas de Barcelona que podrían tener acceso directo al aeropuerto, no lo entendemos. No lo entendemos y, por supuesto, pedimos estos informes técnicos, lo que ocurre es que lo que creemos es que no existen, o sea simplemente no existen. O sea, estos informes técnicos, en caso de existir y de que el Partido Socialista, como ha comentado, ya los ha pedido en otras ocasiones, pues es muy fácil, esto se resuelve en diez minutos. O sea, se manda a la fotocopidora a imprimir o si está en formato digital, que es lo que se supone, pues se transmite en momentos ¿no?

Entonces, creemos que no existen, o sea que esta decisión es una decisión arbitraria que ha tomado el Gobierno de la Generalitat sin ningún apoyo técnico, por razones exclusivamente ideológicas. Pero, vamos, acepto que nos lo manden ¿eh?

Ya me gustaría a mí salir de aquí y tener encima de la mesa los cartapacios o en el servidor tener estos informes que, vuelvo a decir, creemos que no existen.

Y esto no nos parece especialmente grave por el importante volumen de dinero que hemos comentado que tiene; dinero de los ciudadanos, no dinero de los políticos está en juego. Y nos hace sospechar que no existen estos informes el que de las diez propuestas que vamos a tratar hoy, en todas hay las enmiendas menos en esta. ¿Por qué no haya enmiendas en ésta? Pues supongo que algo nos explicaran.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies seguidament té la paraula la diputada de la CUP, Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Gràcies. Amb relació a aquesta segona proposta de resolució, el que volem posar sobre la taula nosaltres és que segurament hi ha obres molt més prioritàries a nivell de territori i el problema és que FCC i Renfe cada u va a la seva i que es van duplicant infraestructures. Ferrocarrils vol tenir les seves infraestructures, vol tenir Renfe les seves. I aquí hi ha a fer una interpellació directa al Partit Socialista de per què no traspasa ja Renfe a la Generalitat la línia, infraestructures i les partides pressupostàries necessàries? Això no passaria si tinguéssim un organisme públic únic que gestionés tot aquest assumpte.

Aquesta proposta de resolució..., si, això permetrà la mobilitat, però entenem nosaltres que hi ha altres prioritats en infraestructures ferroviàries i que no es posen sobre la taula, com és la línia orbital ferroviària que ha d'anar entre Martorell fins a Granollers, passant per Terrassa i Sabadell, i que seria l'alternativa al quart cinturó viari que hi ha projectat. I, bé, això sí que teixeix territori amb transport públic col·lectiu i no només connecta ciutats, sinó que també connecta els polígons industrials, que és on es desplaça la classe treballadora.

Tenim una xarxa de rodalies que no dona un servei adequat a la classe treballadora i una operació de transport públic de carretera, com són aquests autobusos interurbans, que està privatitzada i atomitzada, sense cap visió de sistema global de transport, on es dediquen molts recursos que només utilitzen pocs usuaris i que no milloren el sistema.

En aquesta proposta de resolució..., demanar informació tècnica que sustenti decisions, doncs, be, hauria de ser normal sempre i en qualsevol ocasió. És difícil votar en contra una qüestió que és estrictament de transparència, el que passa és que nosaltres aquest quart punt de la moció, doncs, ens dona..., fa aflorar l'enfocament d'aquesta proposta de resolució.

I en atenció a aquest punt 4, nosaltres no podem fer més que abstenir-nos als quatre punts de la moció.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, pel Grup dels Comuns, Marc Parés té la paraula.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Bé, el nostre grup parlamentari, òbviament, recolza la proposta pel que fa referència a fer públics els informes tècnics, econòmics i d'alternatives que sustenten una decisió política, perquè entenem doncs que, bé, hauria de ser el normal i habitual tenir accés a aquests informes.

Al mateix temps, posem de relleu la problemàtica o la necessitat que el servei de tren a l'aeroport doni servei o arribi des del Vallès i també des del Bages. Per tant, garantir aquesta connexió amb l'aeroport per via ferroviària de totes aquestes comarques. Diferenciar també el que és la infraestructura dels serveis i, per tant, la gestió del servei.

Nosaltres entenem, doncs, que té tot el sentit del món que Ferrocarrils de la Generalitat pugui gestionar serveis de trens. També entenem que cal transferir el conjunt de les competències ferroviàries cap a la Generalitat.

I, com deia, doncs, votarem a favor dels punts 1, 2 i 3, i ens abstindrem al punt 4, entre altres coses perquè entenem que no justifica, com diu el punt, paralitzar tots els processos de licitació en curs per part de Ferrocarrils de la Generalitat. Per tant, entenem que això no té lloc i excedeix també l'àmbit d'aquesta proposta de resolució. Per tant, ens abstindrem.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, donaria la paraula al Grup de Junts per Catalunya, Joan Canadell.

Joan Canadell i Bruguera

Sí, gràcies, president. Bé, tot i que aquesta proposició entra a valorar les decisions de Govern i, per tant, ja només per això nosaltres probablement hauríem de votar que no. Els punts 1, 2 i 3 els acceptarem, els votarem afirmativament; no així el punt 4.

Com saben, mitjançant acord de Govern, el 194/2019, es va atribuir la prestació d'aquest nou servei a Ferrocarrils i es va facultar per dur a terme les actuacions necessàries per posar en marxa aquesta nova explotació i, evidentment, les necessitats de finançament per fer el servei.

En ser Ferrocarrils un operador intern propi de la Generalitat, és factible aquesta atribució directa de la prestació del servei i, a més a més, assegurant que el benefici industrial d'aquesta prestació quedarà dintre del perímetre públic de la Generalitat de Catalunya. D'alguna manera, el que fem és absorbir costos fixos de la pròpia entitat i d'alguna manera també estandarditzar, doncs, ja els processos interns dels propis Ferrocarrils.

El nou servei encaixa perfectament dins l'estratègia de desenvolupament dels serveis de rodalies de Catalunya dissenyada per l'autoritat, per la Generalitat de Catalunya, mitjançant el Departament de Polítiques Digitals i Territori i la Vicepresidència.

Pel que fa al cost de l'operació, s'ha analitzat amb detall, com és lògic, i és una operació rendible econòmicament. I aquest nou servei no només no suposarà un cost per als contribuents, sinó que permetrà reduir el dèficit d'explotació del conjunt del sistema del transport públic.

Tot això amb un nivell de servei que li vull recordar al diputat de VOX que és superior al 99 per cent. Ferrocarrils és de les millors d'Europa, sinó la millor. Si no recordo malament, estaven a dalt de tot del rànquing.

No podem dir el mateix de RENFE. De fet, tot allò que porta l'«E», d'Espanya, acostuma a no funcionar bé. Per això també nosaltres som partidaris de sortir al més aviat possible d'aquest estat i fer les coses directament nosaltres, amb plena sobirania, la d'un estat propi, que, per molt que vostès segueixin insistint en els «xiringuitos», el que fan és gestionar millor el diner públic de tots els ciutadans.

Pel que fa al pla de negoci aprovat pel Govern, com saben, l'11 de maig del 2021, tenia els informes tècnics favorables corresponents, per tant aquí tampoc hi ha cap problema, i per tant, resumint, Ferrocarrils ha donat compliment a través de les seves actuacions als acords de govern de la Generalitat. Disposem dels informes tècnics procedents.

El procés de licitació es troba ara en una fase avançada i, per tant, aturar això ara no tindria cap mena de sentit, suposaria una pèrdua per als licitadors, assumpció de costos de preparació de les ofertes i, així mateix, per a Ferrocarrils, com a òrgan de contractació una certa pèrdua de credibilitat que no té cap sentit, i també per al conjunt de l'Administració catalana.

Per tot això, com he dit, acceptarem els punts 1, 2 i 3; votarem en contra del punt 4 i demano per a això votació separada quan toqui.

El president

Moltes gràcies. En prenem nota. I, finalment, per Esquerra Republicana, té la paraula la diputada Meritxell Serret.

Meritxell Serret i Aleu

Gràcies, president. Per part del Grup d'Esquerra Republicana, farem el sentit del vot igual que els companys de Junts per Catalunya: votarem afirmativament els punts 1, 2 i 3, i negativament el punt 4.

Creiem que aquest projecte de llançadora ha de ser un element més per a reforçar l'aeroport del Prat, com a *hub* que volem que sigui, i, evidentment, també, a reforçar tot el que és la mobilitat i els serveis que ofereix Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

El vot a favor dels punts 1, 2 i 3 és perquè, evidentment, estem a favor que hi hagi la transparència, que es doni tota la informació pública que es requereix, no només als membres d'aquest grup, sinó en general als agents socials i a la societat catalana. Per tant, totalment a favor de la transparència i el govern obert.

Estem en contra d'aquest punt 4 que apunta per a una paralització del procés de licitació, perquè ja està en marxa; suposaria uns sobrecostos amb diners públics que creiem no justificats en cap manera quan el procediment fins ara s'ha fet com pertocava.

I el que sí que hem d'apuntar és que necessitem, aquí sí, fer un front comú en aquest Parlament per reclamar les inversions de rodalies que corresponen i que fan falta per part de RENFE, i que es completi el traspàs per part del Govern de l'Estat espanyol de les competències, tal com estava previst i com requereix la ciutadania, per millorar la mobilitat de tots els ciutadans i ciutadanes de la zona de l'àrea metropolitana.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. I, finalment, té la paraula el diputat del Grup Socialista, Jordi Terrades, per si vol dir alguna cosa o no cal?

Jordi Terrades Santacreu

No hi ha esmenes...

El president

No hi ha esmenes, per tant, procedim a la votació.

Per tant, votaríem, en primer lloc, els punts 1, 2 i 3, de manera conjunta.

Vots a favor?

Vots en contra? No n'hi ha.

Per tant, unanimitat, podem dir.

I, per tant, votaríem el punt 4. (*Veus de fons.*)

Abstenció? És veritat, disculpeu.

14 vots a favor i 1 abstenció, hi hauria. Disculpeu, eh?

I el punt 4.

Vots a favor?

Vots en contra?

Un.

I abstencions?

Dues.

Queda rebutjada aquesta esmena per 8 vots en contra, 5 a favor i 2 abstencions.

Passaríem tot seguit al punt 7, atès que els punts 3 i 4, com hem dit, queden posats i van a la Comissió de Drets Socials i Habitatge, i els punts 5 i 6 m'ha dit que els féssim l'últim minut, a última hora, per tal de si hi ha algun acord...

Proposta de resolució sobre el servei de transport escolar a Piera

250-00058/13

I passariem, doncs, a la Proposta de resolució sobre el servei de transport escolar a Piera. I pel Grup Parlamentari Socialista intervindria el diputat Jordi Riba. Per tant, doncs, té la paraula per cinc minuts.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, president. Bé, la proposta de resolució consisteix en la sol·licitud o la proposta de modificació del Decret 161, de 1996, que regula el servei de transport escolar en els desplaçaments de l'alumnat en l'educació obligatòria, atent que en el cas del municipi de Piera, com en altres municipis que presenten característiques similars, la dispersió, les característiques de dispersió del municipi han provocat una situació de descobertura, de desprovisió del servei de transport obligatori, del transport en l'etapa d'educació obligatòria per a alumnes que sovint resideixen en aquests nuclis allunyats de la ubicació de l'emplaçament dels centres educatius fins a 3, 6 o 8 quilòmetres, com deia, sovint més allunyats que el servei de transport cobert, des del punt de vista del servei per a aquest decret, entre diferents municipis.

Per tant, es planteja la modificació d'aquest decret de tal manera que assumeixi o introdueixi els criteris de distància en la determinació del transport escolar obligatori, preveient, doncs, d'aquesta manera que aquesta distància respecte als centres educatius sigui tinguda en compte i, per tant, mitjançant aquest mecanisme els objectius d'equitat i cohesió social siguin també una realitat en municipis que presenten aquestes característiques de dispersió, com deia al municipi de Piera, per tal de garantir aquesta assistència dels alumnes als seus centres educatius.

Des del 2012 aquesta situació ha estat coberta en part per als ajuntaments o per l'ajuntament i per les famílies, assumint en alguns casos costos anuals de fins a 240 euros per suplir el que va quedar descobert amb els canvis en els criteris aplicats des de 2012, i es pretén amb aquesta proposta de resolució revertir aquesta situació, com deia, per garantir l'equitat i cohesió social.

Hem acceptat l'esmena presentada pels grups d'Esquerra i Junts per Catalunya, de modificació i fusió dels dos apartats dels seus punts de la proposta, i per tant quedaria amb la redacció resultant d'aquesta acceptació de l'esmena.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, tenim una esmena presentada conjuntament pels grups de Junts i Esquerra. Per tant, tenen la paraula o bé un o bé els dos, com vulguin, per part de Junts o per part de... Doncs, tindria la paraula el diputat Saldoni.

David Saldoni i de Tena

Sí, moltes gràcies. En aquest cas, és un cas diguem-ne que passa a Piera, però passa també en molts altres punts del país, perquè en aquest cas es fa per separació de municipi i no per distància, i ja hi ha un acord del Parlament de Catalunya que el març del 19 ja es va aprovar, doncs, que s'havia d'impulsar aquesta modificació d'aquest decret i al final, per motius electorals, etcètera, i de tot plegat, no es va acabar fent, i justament és el que marca aquesta esmena.

Per tant, doncs, el que es proposa amb aquesta esmena és justament impulsar aquesta modificació del decret, que passem –que és una cosa que em sembla que hi estem d'acord tots– a criteris de distància, perquè dintre d'un mateix municipi hi poden haver distàncies molt més llargues que a vegades simplement creuant el carrer, a vegades creuant el carrer ja estàs al municipi del costat.

Per tant, això és el que proposa l'esmena, i en aquest cas la competència, que també està en aquest cas delegada en els consells comarcals perquè es pugui anar acostant el servei als municipis, i també crec que s'ha de reconèixer en tot aquest

període també el paper dels ajuntaments a l'hora de poder també fer línies d'ajut, igual que els consells comarcals, per poder millorar els greuges que ha comportat aquesta disfunció amb el tema de la distància.

Per tant, en aquest sentit també jo crec que és important destacar que el transport escolar i el transport regular han anat evolucionant cap a criteris d'eficiència per poder millorar també els serveis en uns i altres aspectes i, per tant, aquesta esmena jo crec que mostra la voluntat conjunta de tots plegats.

El president

Moltes gràcies. Vol intervenir el Grup d'Esquerra.

Ferran Estruch i Torrents

Molt bon dia. Corroborar la intervenció que ha fet el company diputat Saldoni en aquesta línia. Agrair la bona predisposició del Grup Socialista en aquest sentit per tal de poder acceptar aquesta esmena de modificació presentada i emplaçar-nos al que diu el mateix punt amb l'esmena incorporada, que és que en aquest termini no superior de sis mesos, doncs, instar a la revisió d'aquest Decret 161/1996.

El president

Moltes gràcies. Obrim ara el torn del Grup Parlamentari VOX, si vol intervenir.

Andrés Bello Sanz

Sí, bueno, en esta propuesta en la exposición de motivos se habla de un caso concreto, de una población concreta, de Piera, de un par de urbanizaciones concretas, de un par de colegios concretos. Bueno, nada que decir aquí.

Nosotros, por supuesto, estamos a favor de que los niños de esta población puedan acceder con facilidad a su colegio, por supuesto. Pero en la propuesta, en fin, pactada con la enmienda de los grupos del Gobierno, no se menciona a la población. Bueno, sinceramente, que se quiera revisar la normativa vigente..., ya vemos que tiene veinticinco años de antigüedad, pues, en este momento, simplemente, no tenemos nada que decir.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup de la CUP, la diputada Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, nosaltres també el que hem de fer és votar afirmativament aquesta proposta.

Està clar que el Decret 161/1996 ja porta molts anys de vigència i que no serveix per donar resposta a les situacions que es donen avui, que és quan s'ha de desplaçar l'alumnat en centres que estan al mateix domicili però que queden molt enllà del seu domicili.

Per tant, no podem fer més que votar afirmativament, i ens semblen bé tant la proposta de resolució com les esmenes presentades pels grups.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup dels Comuns.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. El nostre grup també votarà favorablement aquesta proposta de resolució.

Sí que volíem fer dos apunts. El primer és que, com ja s'ha dit, òbviament, aquesta no és una problemàtica que afecti únicament a Piera, tot i que afecta especialment per la seva realitat urbanística, però que podem pensar en molts altres territoris en què la problemàtica hi és. I el segon element és que no estem només davant d'una disfunció legislativa per un decret antic, sinó que també estem davant de les conseqüències de les decisions polítiques que es van prendre l'any 2012, que van ser les

retallades, que entre altres qüestions van afectar aquest tipus de serveis i que, òbviament, estem d'acord que ja és hora que els anem revertint.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, si el diputat Jordi Riba vol afegir alguna cosa? *(Pausa.)*

Doncs, passariem a la votació.

Entenem que s'incorpora l'esmena i, per tant, doncs, votariem la proposta de resolució amb l'esmena.

Vots a favor?

Unanimitat, en aquest cas. Moltes gràcies, aprovada per unanimitat.

Proposta de resolució sobre la revisió del Pla director urbanístic de revisió de sòls no sostenibles del litoral gironí

250-00061/13

Seguidament, passariem al punt vuit, la Proposta de resolució sobre la revisió del Pla director urbanístic de revisió de sòls no sostenibles del litoral gironí, que és una proposta de resolució presentada pel Grup Parlamentari del PSC i Units per Avançar, i tindria la paraula el diputat Oscar Aparicio.

Per tant, doncs, té la paraula per cinc minuts, en principi.

Oscar Aparicio Pedrosa

Gràcies, senyor president. Bon dia, a tothom. Bé, intentaré ser breu, perquè aquesta proposta de resolució entenc que ja és prou extensa i detallada.

Aquesta proposta ve motivada, com diu, per l'aprovació del Pla director urbanístic de revisió de sòls no-sostenibles del litoral gironí que afecta a tots els termes municipals de les comarques de Girona, des de Portbou fins a Blanes.

L'objectiu principal és l'avaluació d'aspectes bàsics del desenvolupament sostenible de sòls d'extensió urbana i l'adaptació paisatgística de l'ordenació d'edificació d'aquests sòls on es desenvolupen edificacions bàsicament aïllades.

I aquests objectius, que per a nosaltres, doncs –i ja ho diem així a la proposta de resolució–, són perfectament assumibles i, de fet, desitjables, és veritat que en la seva aplicació pràctica el que ha comportat és que tot i la petició per part de molts ajuntaments, de molts municipis, d'entitats ecològiques, de partits polítics d'aquesta necessitat, d'aquest pla director, l'aplicació pràctica ha comportat i s'ha vist que hi ha diferents mancances.

Aquestes mancances, bàsicament, venen determinades perquè no hi ha una clari-ficació ni una millora del text d'aquestes. Podríem parlar de diferents situacions o de diferents qüestions legals, com si un planejament que té caràcter reglamentari, doncs, és suficient o no per afectar el dret de la propietat. Podríem parlar també si aquests objectius han de ser determinats per tots els municipis en general o haurien de ser específics, però la veritat és que quan els municipis afectats han hagut d'apli-car aquesta normativa s'han trobat amb una indefensió evident perquè no hi ha un criteri únic i unificador per part d'aquest planejament respecte els ajuntaments dels municipis, deixant al final la decisió de la concessió de llicències –que no oblidem que és una concessió reglada–, deixant-ho a criteri dels tècnics, sense que hi hagi cap tipus de normativa que predetermini com s'han de regularitzar aquestes situa-cions.

Això va provocar, i va ser públic i notori, que diversos ajuntaments de la zona, de diferents colors polítics, fessin una reclamació administrativa prèvia, precisament per evitar que hi hagi una revisió, si més no un aclariment d'aquesta normativa, i per tant per evitar aquesta inseguretats jurídica que els ha ocasionat a tots.

Jo m'he permès, i he demanat autorització a un dels alcaldes afectats que ho va resumir, i jo crec que estableix molt bé el debat d'aquesta proposta de resolució, al

senyor Jordi Solé, alcalde de Sant Antoni de Calonge, va dir textualment: «Es deixa a criteri de cada ajuntament la potestat de donar o no llicències sense cobertura de la Generalitat, un fet que no només depèn dels polítics, sinó dels criteris tècnics, i amb un pes de la responsabilitat que en cas de litigis i indemnitzacions recauria exclusivament sobre les finances i pòlisses d'assegurances municipals.»

Per tant, en resum, nosaltres entenem que aquesta normativa, aquest pla director era molt necessari, tenia un molt bon objectiu, que és la protecció paisatgística del litoral, però que ha esdevingut insuficient i que, per tant, aquesta cobertura legal que tenen els ajuntaments és insuficient i que necessita o bé una nova modificació o definició d'algun dels seus aspectes o, en tot cas, doncs això, un criteri interpretatiu comú, perquè tots els ajuntaments que l'han d'aplicar i que tenen la voluntat de fer-ho no es trobin amb aquesta inseguretats jurídica.

Per tant, el motiu d'aquesta proposta de resolució era en aquest sentit, intentar modificar legislativament, o com a mínim l'aplicació de criteris d'unificació, respecte l'aplicació d'aquesta normativa perquè els ajuntaments, i de fet també tots els particulars, tinguem una seguretat jurídica i estem tots amatents i atents a la legalitat vigent.

El president

Moltes gràcies, diputat Aparicio. Tenim una esmena presentada conjuntament pels Grups Parlamentaris de Junts per Catalunya i d'Esquerra Republicana. Donaríem la paraula a la diputada Cristina Casol.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. Bon dia a tothom. Des del Grup de Junts per Catalunya plantejarem una esmena, que esperem que el grup impulsor s'avingui a acceptar.

«El text refós de la Llei d'urbanisme de Catalunya determina que correspon als plans directores urbanístics establir quines són les directrius per ordenar el territori i, a més a més, coordinar aquesta ordenació urbanística sobretot quan és d'abast supramunicipal.

»Aquest pla director té com a finalitat revisar aquells sòls no desenvolupats que no s'han urbanitzat totalment i que, per tant, no són sostenibles i dona directrius per tal que els planejaments municipals tinguin i puguin revisar les previsions d'aquests en altres sòls en què hi ha deficiències importants de model i que no els fan sostenibles des d'un punt de vista econòmic, social, ambiental i paisatgístic.

»A efectes del pla director urbanístic, es consideren sòls d'extensió urbana els sòls que el planejament ha previst per al creixement dels nuclis existents i que es troben bàsicament en situació de sòl rural, que estan conformats per sectors de sòls urbanitzables no delimitats, de sòls urbanitzables delimitats i sectors de sòl urbà, i també d'àmbits de gestió.

»Per tant, l'objectiu general és avaluar els aspectes de desenvolupament sostenible en aquest tipus de sòl i l'adaptació paisatgística de l'ordenació i de l'edificació.

»Per aquest motiu, proposem que cal establir criteris interpretatius per a l'adequada aplicació de la normativa del Pla director urbanístic de revisió de sòls per resoldre i evitar dubtes interpretatius o discrecionals que generin inseguretats jurídica als municipis i disfuncions en la seva aplicació.»

Demanem al grup que accepti incorporar la nostra esmena.
Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Casol. Per Esquerra Republicana intervindrà ara la diputada Meritxell Serret.

Meritxell Serret i Aleu

Gràcies, president. I d'acord amb el que ha explicat la companya Cristina, amb aquesta esmena el que pretenem és millorar la interpretació d'aquest pla director,

que vull recordar que va ser aprovat en la Comissió de Territori el gener d'enguany, el gener del 2021, i publicada el febrer del 2021, i entenem que amb aquesta esmena anem també d'acord amb l'esperit de la proposta de resolució, perquè el que pretén aquesta esmena és sobretot posar èmfasi en la necessitat de transparència, evidentment i, amb la voluntat de la clarificació de criteris, donar totes les garanties i tota la seguretat jurídica a tots els agents; per descomptat, els municipis, els ajuntaments, però també els agents privats i la pròpia ciutadania, amb l'objectiu final de millorar la implementació d'aquest pla director i assegurar que realment aquest pla director serveix als objectius per als quals va ser aprovat i que recordem –i també ho diu la pròpia PR– són la sostenibilitat ambiental i el benestar de la ciutadania.

I, per tant, confiem que aquesta esmena serà ben rebuda també pel proponent de la resolució.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Serret. Obriríem ara el torn dels grups de l'oposició. Començaria el diputat Andrés Bello, de VOX.

Andrés Bello Sanz

Muy bien, muchas gracias. Bueno, esta propuesta de resolución nos avisa de una normativa bastante reciente, de este mismo año, como ya se ha comentado.

Este Plan director urbanístico en la exposición de motivos que nos plantea el grupo ponente, el PSC, nos habla, en fin, parecen problemas importantes, nos habla de la infracción del principio de autonomía municipal; nos avisa dos veces que se vulneran artículos de la Constitución española; nos habla de que se vulnera el carácter reglado de las licencias; de que puede producir, como efectivamente se ha comentado, supuestos de responsabilidad patrimonial de las administraciones locales. Es decir, parece que hay efectos importantes. Parece que, por la lectura de la exposición de motivos, es un plan bastante chapucero.

Y, bueno, pues, coherentemente con ello, pues, nos propone que se revise el contenido y que se hagan las modificaciones necesarias ¿no?

Bien, la enmienda que nos proponen los partidos que apoyan al Gobierno pues suaviza bastante esta propuesta y, en vez de modificar el plan, lo que habla es de establecer criterios interpretativos. Bueno, parece ser..., me da la sensación de que la enmienda no es coherente con la exposición de motivo. Si las vulneraciones o los errores son tan graves, debería revisarse el articulado y no sólo establecer criterios interpretativos. Veo incoherente la enmienda que ha presentado el equipo de gobierno y, bueno, espero a ver qué es lo que nos dice el PSC, si la acepta o no, o votamos por separado.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat dels Comuns... Ai, perdó, de la CUP, Montserrat Vinyets. Disculpeu.

Montserrat Vinyets Pagès

No passa res. Bé, en relació a aquesta proposta de resolució, a nosaltres, amb tots els respectes, eh?, tant de l'exposició de motius que es fa constar a l'exposició de motius com de la presentació que ha fet el diputat del Partit Socialista, doncs no ens acaba de quedar clar què es persegueix amb aquesta proposta de resolució, que al que ens ve a instar o a instar el Govern és a revisar aquest Pla director urbanístic del litoral gironí per resoldre i evitar dubtes interpretatius o discrecionals.

No acabem de veure quins concretament són els dubtes interpretatius, sobre quins articles concrets i quines són aquestes disfuncions. Entenem que del contingut d'aquesta proposta, doncs, no s'aclareix això.

I, a més, ja avancem que la norma no pot tenir un abast sempre ampli. El dubte interpretatiu o la discreció, malauradament, perquè els supòsits de fet són diversos, és molt difícil que deixi de ser-hi.

I diem que mirem amb recel aquesta proposta de resolució més que res perquè si mirem amb què es sosté l'exposició de motius, doncs, es parla de manca de competència d'aquest pla director per limitar el dret a la propietat, aquest dret extens, ampli, que sembla ser que no pot ser limitat, tot i que hi ha la possibilitat de limitar-lo per la funció social. També veiem l'apellació constant al principi de seguretat jurídica, que és com el gran paradigma de determinats partits polítics i alhora també basant-se en la infracció del principi d'autonomia municipal. Sí, està molt bé, l'autonomia municipal ha d'existir i hi ha de ser, però no pot ser la base de tot, perquè en base al principi d'autonomia municipal en aquest país els últims anys s'han portat a terme, doncs, disbarats urbanístics de gran consideració.

Per tant, com que no acabem d'entreveure què busca aquesta proposta, i com que el litoral gironí, com altres espais del nostre país, ha sigut subjecte d'operacions especulatives anteriorment, i sort dels moviments socials que no se n'han fet més, doncs, nosaltres no podem deixar de votar, d'abstenir-nos en aquesta moció, fins que no se'ns aclareixi de forma més concreta quines coses concretes es volen tocar d'aquest pla director.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Vinyets. Seguidament, té la paraula el diputat del Grup dels Comuns, Marc Parés. Endavant.

Marc Parés Franzí

Gràcies, president. Bé, el nostre grup parlamentari el primer que volem fer és manifestar que creiem que el pla director és una bona eina per combatre l'especulació a la Costa Brava, per tant, entenem que és una eina necessària.

De fet, nosaltres creiem que es va quedar curt, però en qualsevol cas creiem que és una eina absolutament necessària. Per tant, no estem d'acord amb el que planteja la proposta de resolució que és de revisar aquest pla director.

També discrepem dels arguments que hi ha al darrere de l'exposició de motius, perquè un pla director és un instrument de planejament urbanístic previst al text refós de la Llei d'urbanisme i com a tal, en primer lloc, no afecta l'autonomia municipal, perquè la llei preveu que la Generalitat és qui ha de fer aquest tipus de planejament urbanístic en àmbit supramunicipal, i per tant li correspon a la Generalitat fer-ho.

De fet, quan parlem de planejament urbanístic d'àmbit municipal, que correspon als ajuntaments fer-los, també és la Generalitat qui aprova els plans urbanístics municipals. Per tant, no veiem justificada l'argumentació d'aquests incidents sobre l'autonomia municipal.

Tampoc la qüestió que argumenten a l'exposició de motius que el pla director limita el dret a la propietat. Bé, tot el planejament urbanístic no limita el dret a la propietat, limita el dret als diferents usos sobre la propietat del sòl. Per tant, no treu drets a la propietat de ningú. Ara, el planejament urbanístic el que fa és ordenar a assignar possibles usos al sòl, i això és el que fa tot planejament urbanístic. Per tant, no entenem que es pugui qüestionar que el planejament pugui fer això.

Com tampoc creiem que vulneri el caràcter reglat de les llicències, perquè les llicències es basen en allò que diu el planejament, i el pla director és un instrument de planejament urbanístic.

Dit això, i també amb la cautela que no sabem tampoc què hi ha al darrere d'aquesta proposta de resolució, si és la revisió del pla pels seus continguts o simplement abordar les problemàtiques que hi puguin haver d'interpretació.

En el cas que no s'accepti l'esmena feta pels grups del Govern, el nostre grup hi votaria en contra. D'altra banda, però, no veiem problema o no veiem inconvenient en què es puguin establir criteris interpretatius per a una adequada aplicació de la normativa.

Per tant, si s'accepta l'esmena entenem que és una esmena raonable i, per tant, la votàriem a favor.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Han acabat els grups parlamentaris i ara tindria un últim torn final el diputat Oscar Aparicio.

Oscar Aparicio Pedrosa

Sí, gràcies, senyor president. Bé, agafant una mica les paraules que ha fet el company diputat ara darrerament, el que es busca precisament no és tirar enrere –i em sembla que tant la proposta de resolució com jo mateix ho hem comentat en la intervenció–, no és derogar aquest planejament, que com hem dit creiem que és molt necessari i és útil per posar una mica de fre a algunes de les disbauxes que hi ha hagut en el litoral gironí. Això mateix és el que hem demanat nosaltres entitats ecologistes i els municipis, molts dels municipis afectats hem demanat insistentment al llarg del temps.

No es busca, com dic, retirar cap planejament, però sí que es busca que aquest planejament amb les determinacions que ja conté, per tant, sense modificar aquestes determinacions que ja conté, sense modificar les diferents desclassificacions de sòl hi que té, les diferents limitacions respecte la nova construcció que conté. Per tant, mantenint aquestes, el que aporta és una seguretat jurídica a qui finalment ha de prendre aquesta decisió de la concessió de llicències, que són els ajuntaments i que són qui tenen la responsabilitat, en aquest cas els tècnics municipals que informen de la llicència, com l'alcalde o junta de govern, si ho tenen delegat, que són els que hauran de concedir aquesta llicència.

Per tant, el que es busca precisament és això, és clarificar amb una normativa que és molt genèrica –entenem que potser així ha de ser–, clarificar quins són els criteris per atorgar o no atorgar llicències que en molts casos vénen ja prèvia, perquè si recordem l'inici d'aquest planejament era per aplicar a municipis que tinguessin plans generals abans del 2003, cosa que després el Pla director aprovat s'aplica a tots els municipis. Per tant, aquí el que busquem és tenir una seguretat jurídica per als operadors que han de concedir aquestes llicències.

Per tant, i com deia el senyor de VOX, sí que és veritat que la primera redacció d'aquesta PR, d'aquesta proposta de resolució posa de manifest, com van fer els ajuntaments implicats, diferents motius, però també és veritat que el que interessa –i per tant crec que per això estem aquí–, l'objectiu final de la proposta de resolució era clarificar i dotar d'una seguretat jurídica els ajuntaments.

Per tant, aquesta proposta que fan els grups de Junts per Catalunya i d'Esquerra Republicana l'acceptem. Entenem que va en el sentit de dotar d'aquesta seguretat jurídica i dotar d'aquesta confiança, com dic, tant els operadors jurídics que han de fer aquesta resolució de la llicència, com també dels propis usuaris o persones afectades, i per tant entenem que la proposta de resolució amb aquesta esmena, que la donem per incorporada, el que fa és això, millorar aquesta situació per a tots els operadors jurídics i aquest era l'objectiu final d'aquesta proposta de resolució, i per tant creiem que compleix, com a mínim, un dels objectius bàsics i mínims que tenim amb aquesta, que és, com deia –i ho torno a repetir– donar aquesta seguretat jurídica.

Per tant, això, acceptem aquesta esmena i no sé, crec que ha quedat prou clar el posicionament del meu grup municipal..., del grup parlamentari –vinc d'un ajuntament (*l'orador riu*)–, del Grup Parlamentari del Partit Socialista i Units per Avançar.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Aparicio. I ara procediríem a la votació, que incorpora aquesta esmena.

Vots a favor?

Catorze vots.

Vots en contra?

Abstencions?

Una.

Per tant, queda aprovada aquesta proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre les noves convocatòries per a finançar l'adequació de les urbanitzacions perquè siguin recepcionades

250-00062/13

Seguidament, passàrem al punt número 9 del debat d'avui, Proposta de resolució sobre les noves convocatòries per a finançar l'adequació de les urbanitzacions perquè siguin recepcionades. És una proposta de resolució del Grup Parlamentari del Partit Socialista de Catalunya i Units per Avançar.

Tindria també la paraula, fins a deu minuts, però intentant fer un ús més eficaç de la paraula, el diputat Oscar Aparicio. Per tant, té la paraula.

Oscar Aparicio Pedrosa

Gràcies, senyor president; no, seré molt breu, no utilitzaré ni els cinc minuts. Aquesta proposta de resolució el que intenta és posar fi o, com a mínim, ajudar a posar fi a un dels reptes que tenim pendents l'urbanisme d'aquest país, que és la millora d'aquestes urbanitzacions amb dèficits urbanístics.

Aquests teixits residencials, bé, tots sabem de què estem parlant, són teixits residencials dispersos. Habitualment, perquè no hi ha una tipologia única, acostumen a estar conformats per habitatges unifamiliars aïllats, sovint molt llunyans, o no a prop dels nuclis urbans. No acostumen a tenir un planejament formalitzat acabat o, en molts casos, tampoc no tenen una infraestructura de serveis suficients.

Com dic, aquesta és una de les situacions complexes que té el país i que té pendent de resoldre. Per què? Perquè té una dimensió, tant si la mesurem en termes d'hectàrees ocupades, en termes de municipis afectats, en termes de persones que hi viuen, doncs, que pressuposa o fa necessària aquesta regulació i aquesta millora. Cert que el 2009 es va fer una llei, aquest Parlament va aprovar una normativa que va ser una solució parcial, però que el temps ha demostrat que no ha estat suficient. Sí que és veritat que en aquell moment, doncs, amb aquesta normativa es van regularitzar moltes d'aquestes urbanitzacions i va permetre, annexionat també amb un pla econòmic per recepcionar aquestes urbanitzacions, va ser una de les primeres mesures que va permetre això, que moltes d'aquestes urbanitzacions tinguessin els serveis i els recepcionessin, però també és cert que s'ha vist al llarg d'aquest temps que ha estat insuficient i que, per tant, el que es necessita és tornar a donar un nou impuls i ajudar a aquells propietaris d'aquestes urbanitzacions, però també als municipis on radiquen, que en molts casos aquestes urbanitzacions suposen –i sobretot si parlem o ho centralitzo a les comarques de Girona, que és el que per procedència conec més–, en molts d'aquests municipis de terrenys municipals suposa un percentatge molt important de població i que, per tant, els municipis per si mateixos, els ajuntaments per si mateixos no tenen aquesta capacitat econòmica per fer-ho.

Per tant, l'objectiu d'aquesta proposta de resolució és deixar per a més endavant, en tot cas, si cal modificar la normativa, però sí que com a mínim posar les bases per regularitzar, ajudant o incentivant l'ajut econòmic a aquestes juntes i a aquests

municipis perquè puguin regularitzar i perquè puguin dotar de serveis aquestes urbanitzacions.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. Tenim, també com abans, una única esmena presentada conjuntament pels grups parlamentaris de Junts i Esquerra. Per tant, doncs, oferim la paraula als dos grups. Començaria la diputada Cristina Casol.

Cristina Casol Segué

Gràcies, president. Per part del Grup de Junts per Catalunya, ens volem abstenir en aquest punt, entenent que cal atendre-ho, d'acord, sobretot amb la disponibilitat pressupostària del departament.

És cert que la Llei de regularització i millora d'urbanitzacions amb dèficits urbanístic de l'any 2009 té com a objectiu la millora de la qualitat de vida de la gent, sobretot en urbanitzacions dels anys seixanta fins als vuitanta, pràcticament, tot finalitzant-les o establint serveis bàsics, com poden ser el sanejament o l'aigua corrent.

Aquesta llei va crear una línia d'ajuts que permetia avançar, per part de la Generalitat als ajuntaments, una certa quantitat de diners per tal d'iniciar les obres amb celeritat, sense haver d'esperar que els veïns aportessin les seves quotes, tot i que els veïns n'assumien el cost.

Ens sembla interessant recuperar aquesta iniciativa, però depèn de les disponibilitats pressupostàries i, per tant, ens abstindrem.

El president

Moltes gràcies. Per part del Grup d'Esquerra, té la paraula el diputat Ferran Estruch.

Ferran Estruch i Torrents

Moltes gràcies, president. Davant d'aquesta proposta de resolució, el nostre grup també ens abstindrem. Entenem que compartim, diguem-ne, el repte que té el país de solucionar els dèficits d'aquestes urbanitzacions, que són extenses i n'hi ha a tot el territori, i perquè tenim pendent resoldre aquest tema.

És evident, doncs, que caldran més recursos, però entenem que aquestes noves convocatòries s'han de condicionar a la disponibilitat pressupostària i també amb els nous pressupostos, de cara a l'any que ve, tindrem temps per discutir-ho i els grups haurem de fer la nostra feina en aquest sentit.

Entenem, doncs, el repte, entenem que cal resoldre, però sí que creiem que a dia d'avui és agosarat i poc prudent no advertir que caldrà analitzar en profunditat i anar molt més enllà per veure si aquestes convocatòries podran ser possibles o no en el pròxim exercici.

En tot cas, entenem el repte i, d'alguna manera, doncs, també ens comprometem a treballar-hi, però sí que no podem comprometre'ns a aquesta prioritat, tenint en compte que cal estudiar-ho més a fons.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, obrim el torn als grups de l'oposició. Pel Grup de VOX, té la paraula el diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Sí, nos encontramos, bueno, ante un problema histórico, conocido, que afecta a muchísimas familias, generalmente de un nivel adquisitivo medio y, bueno, pues es verdad que hay que tener en cuenta las disponibilidades presupuestarias, pero también es verdad que es un problema que algún día habrá que solucionar. A estas personas, pues, habrá que darles seguridad jurídica, habrá que darles..., mejorar los

servicios, mejorar su calidad de vida. También ayudar a los ayuntamientos y, por tanto, pues, la verdad es que nos parece una propuesta bastante razonable.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup de la CUP. Té la paraula la diputada Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Gràcies, president. Nosaltres votarem a favor d'aquesta proposta de resolució. Entenem que és una prioritat bàsica que les urbanitzacions d'aquest país siguin recepcionades pels diversos ajuntaments als que estan adscrites i que no pot ser i és un escàndol que les línies d'ajut que es van donar per a la recepció siguin del 2010, línies d'ajuts que es devien treure per complimentar aquesta Llei de regularització de les urbanitzacions del 2009, però que posteriorment va quedar allà aparcat en una carpeta, sense que s'hi donés més continuïtat.

També considerem que és molt fort, que no pot ser que des del 2015 no s'hagi actualitzat l'inventari d'urbanitzacions que hi ha en aquest país, en tant que inventariar quines urbanitzacions estan recepcionades o no és una feina que té un cost zero i a nivell tècnic és molt fàcil de tenir aquesta informació. Per tant, resulta absolutament inexplicable que aquest inventari de les urbanitzacions que hi ha avui a Catalunya tingui data de fa més de cinc anys.

De fet, no només s'han de recepcionar o hi ha urbanitzacions que cal fer obres perquè siguin recepcionades, sinó que en aquest país actualment hi ha urbanitzacions que, tot i estar al dia de totes les obres necessàries perquè un ajuntament les pugui recepcionar, tot i això, doncs, de forma inexplicable, no són recepcionades i, per tant, el que fa és que els veïns i veïnes continuïn amb les dificultats que comporta actuar a través de juntes de compensació. I l'explicació que trobem és que urbanitzacions que tot i estar al dia no siguin recepcionades per part dels diferents ajuntaments, doncs, són difícils d'entendre, sincerament, si no és que vulguem veure que hi ha moltes urbanitzacions d'aquestes que com que no són recepcionades han de contractar, de forma unilateral per a la urbanització els sistemes d'energia, han de contractar els sistemes d'aigua i, per tant, no recepcionar determinades urbanitzacions el que fa és prioritzar-se el lucre de determinades empreses i desatendre la possibilitat d'aquests veïns i veïnes de poder-se connectar a la xarxa d'aigua que hi ha al municipi, a la xarxa d'electricitat, a la recollida d'escombraries, etcètera.

Per tant, avui, donada la situació que pateixen moltes urbanitzacions d'aquest país, no podem fer més que votar afirmativament aquesta proposta i emplaçar el Govern que es posi les piles per acabar amb l'existència d'urbanitzacions i que siguin totes recepcionades.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat de comuns, Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Bé, el nostre grup vol agrair al grup proposant la proposta de resolució. Entenem que és una proposta absolutament necessària, que posa sobre la taula un problema greu i rellevant que fa molts anys que tenim al país, un problema sobre el qual existeix un marc normatiu de l'any 2009, per tant no és que no tinguem una llei per fer-hi front, però que, com en altres qüestions, doncs, no per la crisi econòmica, sinó per una decisió política d'imposició del paradigma de l'austeritat va ser una de les altres qüestions que també es va veure minvada de finançament i la llei del 2009 només va obrir convocatòries fins a l'any 2010.

En qualsevol cas, el problema continua existint. La qüestió de recepcions, però també de les obres necessàries dels diferents serveis per a aquestes urbanitzacions, urbanitzacions que tenen altres problemàtiques, com per exemple, o moltes

d'elles, tota la qüestió de risc d'incendis i, per tant, les necessàries franges de prevenció d'incendis que també s'han de continuar desenvolupant, i per tant creiem que és necessari que reobrim les convocatòries aprofitant el marc legal que ja tenim, i per tant hi votarem a favor.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Parés. Finalment, té un últim torn el diputat Aparicio.

Oscar Aparicio Pedrosa

Gràcies, senyor president. Bé, per anunciar que no acceptem l'esmena presentada, perquè entenem, com han dit altres grups parlamentaris, que aquesta és una situació molt complexa, complicada, però que a més requereix un compromís ferm i immediat del Govern per solventar-ho.

És evident que qualsevol línia de subvencions, d'ajuts, etcètera, que tenen un impacte econòmic en el pressupost, cal que tinguin la partida pressupostària, però també és evident que estem aquí per tenir la voluntat o, en tot cas, l'equip de Govern hauria de tenir la voluntat de fer aquesta solució. I si tinguessin aquesta voluntat, jo crec que seria fàcil de tenir una partida pressupostària per abans de final d'any iniciar aquesta línia d'ajudes econòmiques o d'incentivació econòmica i, vaja, crec que no és demanar massa que després, com deien, de deu anys que no s'hagi obert aquestes línies de subvencions que es tingui celeritat i es faci.

Per tant, no acceptarem aquesta esmena, perquè entenem que la situació d'urgència d'aquestes urbanitzacions no permet tenir, a més llarg termini o a l'espera que algun dia hi hagi disponibilitat pressupostària la solució, i més quan no és culpa de cap d'aquestes urbanitzacions, d'aquests propietaris o urbanitzacions que en aquests moments no tinguem pressupost.

Com dic, segurament, seríem capaços de trobar una partida pressupostària per fer front al que jo qualificaria en molts casos d'emergència, perquè si vostès visiten moltes d'aquestes urbanitzacions veuran que hi ha moltíssima gent que hi està residint i que té serveis alguns dels quals, com ha apuntat el company diputat d'En Comú Podem, mancances amb els serveis més bàsics i essencials que qualsevol persona pot i ha d'exigir al seu municipi, al seu ajuntament.

Per tant, no acceptarem l'esmena i agraïm el vot favorable d'aquells grups parlamentaris que han dit que hi votarien a favor.

El president

Moltes gràcies. Passaríem, per tant, a la votació de la proposta sense l'acceptació de l'esmena.

Vots a favor? 7 vots a favor.

8 abstencions.

Per tant, queda aprovada.

Proposta de resolució sobre la línia de tren entre Lleida i La Pobla de Segur

250-00065/13

Passem al punt 10 de l'ordre del dia, Proposta de resolució sobre la línia de tren entre Lleida i la Pobla de Segur. Té la paraula la diputada del Grup Socialista, la pal·laresa, Sílvia Romero. Endavant.

Sílvia Romero Galera

Gràcies, president. Diputades i diputats, l'any 2019, la línia ferroviària Lleida i la Pobla de Segur va ser utilitzada per 251.506 viatgers. El 2012, aquesta línia havia registrat una caiguda dràstica d'usuaris, només 97.000, a causa de la reducció al

mínim de les freqüències de pas, només un tren per sentit i dia, i de l'amenaça de tancament de la línia.

Al 2020, en aquest any d'impàs, any de covid-19, la línia ha transportat 104.697 viatgers; això suposa el 0,22 per cent dels 47 milions i mig de viatgers que transporten les línies metropolitanas de Ferrocarrils.

Amb aquesta proposta de resolució sol·licitem a Ferrocarrils de la Generalitat una millora dels horaris de la línia del tren de la Pobla de Segur, amb l'objectiu d'incrementar-ne la utilitat i l'eficàcia per als viatgers, sense necessitat d'augmentar-ne les freqüències.

Com saben, aquesta línia és un servei públic de transport ferroviari prestat per Ferrocarrils des del 2005, en què va ser traspassat per l'Estat.

Al 2016, s'hi van incorporar dos trens dièsel Stadler, que circulen en via única sense electrificar i amb personal propi, de manera que Ferrocarrils opera i explota la línia en la seva totalitat.

Actualment, el tram Lleida-Balaguer d'aquesta línia compta amb deu circulacions per sentit els dies feiners, mentre que el tram complet fins a la Pobla de Segur només compta amb quatre circulacions per sentit en dies feiners.

La millora de l'oferta de serveis de transport públic per ferrocarril és una obligació reconeguda al Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020, que planteja precisament l'eventual implantació de trens tramvia en el tram Lleida-Balaguer, però que no preveu cap actuació sobre la planificació de l'oferta de serveis ni la millora ni increment de circulacions en la totalitat de la línia.

La reforma dels horaris de circulació actuals que demanem, sense incrementar freqüències, revertiria, com dèiem, en l'eficàcia del servei prestat i en l'increment del nombre d'usuaris si permetés de forma operativa les connexions d'aportació i repartiment dels viatgers de la línia de la Pobla amb trens AVE, així com l'arribada i el retorn als llocs de treball, de formació, les visites de salut, etcètera.

Les administracions locals del territori, entitats econòmiques i socials han insistit reiteradament a Ferrocarrils sobre la necessitat d'implantar freqüències de pas que revertixin en una major rendibilitat social i econòmica del servei i que responguin a la demanda potencial existent, i això és possible sense que suposi, d'entrada, increment de circulacions.

Certament, la inversió destinada a consolidació, viabilitat i seguretat de la línia en els darrers anys ha estat molt important i determinant, però ara cal amortitzar-la oferint una oferta horària més ajustada a les necessitats dels viatgers potencials.

Com a conseqüència del que acabem d'exposar, per cohesió territorial i servei públic, instem el Govern de la Generalitat a implantar la millora dels horaris de tren de la línia Lleida - la Pobla de Segur per incrementar-ne la utilitat i l'eficàcia. Tenen des de fa més d'un any una proposta dissenyada per la Plataforma d'usuaris del transport públic en aquest sentit i demanem prioritzar les intervencions necessàries perquè aquesta implantació de millora d'horaris sigui possible.

El president

Moltes gràcies. Tenim també, com en els altres casos que hem vist abans en les anteriors propostes de resolució, una única esmena, presentada conjuntament pels Grups de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana.

Per tant, els donaríem el torn ara, si volen intervenir, oferint la possibilitat primer al Grup d'Esquerra Republicana, al diputat Engelbert Montalà.

Engelbert Montalà i Pla

Moltes gràcies, president. Ens agrada molt que focalitzin l'atenció i l'interès en l'única línia que gestiona la Generalitat al territori, de veritat que ens agrada moltíssim, d'acord? També valorem positivament que vulguin vetllar i millorar una línia que en sí ja funciona bé, que en sí ja funciona bé.

Cal recordar que és una línia amb horaris consensuats amb els municipis afectats mitjançant comissions de seguiment on hi són tots representats –i els ho recalco, comissions de seguiment; tant de bo que totes les de tren tinguessin comissions de seguiment amb tots i cadascun dels municipis afectats– i amb un alt grau de valoració del servei, amb un alt grau de satisfacció de valoració del servei, i amb inversions previstes que superen els 10 milions d'euros.

El que els emplacem a fer, i cal que ho facin, és que també focalitzin totes aquestes problemàtiques amb aquelles línies on vostès sí que tenen responsabilitats al territori i on els problemes no és que siguin greus, sinó és que són vergonyants. I a tall d'exemple, n'hi diré una que m'afecta personalment, com és la línia de Lleida a Manresa, on els ciutadans de Mollerussa a l'hora d'agafar el tren han d'anar fins a les Borges per agafar-lo, perquè el tren que surt de Mollerussa i arriba fins a Barcelona tarda de quatre a cinc hores, d'acord?

Aquestes sí que les gestionen vostès i sí que els emplacem també a tindre aquesta dinàmica i aquesta atenció que tenen vostès sobre l'única que gestionem nosaltres al territori. Vull dir, és una iniciativa, eh?, a veure si també focalitzen també on sí que tenen vostès responsabilitats.

El Grup d'Esquerra votarà a favor de la nova proposta perquè estem predisposats sempre a la millora i al bon funcionament de les línies que gestionem, i els emplacem a vostès que també tinguin la mateixa diligència en les línies que sí que gestionen vostès i que es veuen afectats tots els habitants del territori.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Montalà. Seguidament, té la paraula el diputat David Saldoni.

David Saldoni i de Tena

Gràcies. Bé, estem parlant d'un servei, del de Lleida a la Pobla, justament un servei d'èxit, un servei en el qual s'ha pogut veure que era una línia que s'anava a tancar. La voluntat, en aquest cas, de Renfe era de poder tancar el servei d'aquesta línia ferroviària i en assumir-la la Generalitat, doncs, s'hi ha fet les inversions necessàries, s'ha fet l'adequació necessària per poder justament impulsar aquest servei amb aquests 251.000 viatgers que hi van haver justament l'any 2019.

Però a mi m'agradaria destacar un altre fet també, que és una de les línies que en aquest cas sí que no compta només com a tren o com a bus, sinó que vigila el servei com un servei públic de transport i, per tant, el que fa és agafar els trens i els busos que en aquest cas funcionen entre els diversos punts, que tenen el mateix temps aproximat de recorregut i el mateix preu, i a més a més el que fa és complementar-ne els horaris. Per tant, que aquests horaris siguin cadenciats entre els trens i els busos per tal de poder oferir el millor servei en aquest cas als ciutadans, fet que ho demostra la valoració molt bona que fan els usuaris d'aquest d'aquesta línia.

I recordem, per exemple, que en aquesta, que és una línia cara en aquest cas per a l'Administració, però que realment té aquesta vocació de servei públic i d'equilibri territorial, independentment de la part del país que parlem, per tant un espai en el qual estem parlant d'una inversió del Govern de la Generalitat de més de 18 euros de costos d'explotació i de més de 43 euros de costos d'inversió per viatger.

Per tant, és un altíssim, és un alt cost que en aquest cas es fa justament per empènyer l'equilibri territorial i el servei públic que hi ha d'haver en aquest espai.

Per tant, estem d'acord que puguem acceptar aquesta transacció, perquè justament el que hem de poder fer és estudiar el marge de millora que hi pot haver, que és una de les constants que Ferrocarrils fa any rere any, anar estudiant, doncs, les millores que pot fer perquè aquesta cadència de temps, aquesta millora dels serveis pugui ser-hi.

I també destacar, doncs, que en aquest cas el tercer tren que s'ha adquirit perquè el servei no hagi de parar en els moments en els quals hi ha hagut alguna incidència en el servei, com ens ha passat desgraciadament en els últims mesos, això no passi.

Per tant, estudiem, mirarem les millores que es puguin fer i anar ajustant és el que hem de procurar. Però justament el que hem de fer també és mirar el model, mirar la fórmula d'èxit de Ferrocarrils de la Generalitat per poder-la implementar també en aquest cas a les rodalies de Catalunya, que en aquest cas la visió no és la mateixa i hem d'aconseguir que nivells d'inversió semblants que fa el Govern de la Generalitat aquí puguin ser possibles, i també, en aquest cas, aquesta visió global de transport públic, no només de tren o bus, sinó del conjunt de les dues coses com a servei directe als usuaris.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Saldoni. Seguidament, té la parada el Grup Parlamentari de VOX.

Andrés Bello Sanz

Pues, en esta ocasión el Partido Socialista nos presenta una nueva propuesta, en este caso muy concreta, muy localizada en un territorio muy concreto, y bien, a nosotros si esta propuesta mejora las posibilidades de movilidad de los ciudadanos que viven en los municipios afectados, en principio votaremos positivamente ¿no? I si esto además produce, como nos proponen, una mejora del servicio, pues mejor todavía.

Ahora bien, la verdad es que la propuesta, pues, es bastante inconcreta. No sólo quieren cambiar los horarios, pero no dicen exactamente cómo; no mencionan ningún estudio ¿no?, sólo dicen que las administraciones locales del territorio de la línea y las entidades económicas o sociales pues han insistido. Bien, bien, es verdad que estas entidades tendrán buena información, pero el señor..., creo recordar que ha sido de Esquerra Republicana ha comentado que existe algo así como una mesa de diálogo, creo que era la palabra ¿no? (*Se sent una veu de fons que diu: «comissió de seguiment».*) Pues esto, donde parece que están representados tanto la empresa como las personas a través de sus entidades o administraciones. Pues, no sé, no sé si han hablado con la empresa, qué les ha dicho, si les ha dado argumentos, no lo sé, no lo sé. Pero yo creo que esta propuesta es bastante inconcreta.

Es verdad también luego, pues, que los compañeros que apoyan al Gobierno aprovechan cualquier circunstancia para sacar lo mal que lo hace el Estado español, venga o no cuento; en este caso no viene a cuento, pero es igual, aprovechan para contarnos su discurso. Hablar de Renfe también, que, en fin, tampoco viene a cuento ¿no?, pero, bueno, cada uno cuenta su discurso y ve la realidad según le va.

Lo que sí que nos parece razonable es que antes de tomar decisiones, pues, hay que escuchar a quién sabe ¿no? Entonces, bueno, pues lo que nos parece razonable es que antes de cambiar los horarios, que serán mejores o peores –lo desconozco–, darán mejor o peor servicio, hay que escuchar a los saben y en este caso, pues, entiendo que a los técnicos de la empresa que lo gestiona ¿no? Por lo cual, a mí esto en principio, con estos matices, también me parece una propuesta razonable.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula la diputada de la CUP, Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Gràcies, president. Nosaltres votarem a favor d'aquesta proposta i creiem que caldria reforçar el tram Tremp – la Pobla i no només el tram Lleida-Balaguer. Entenem també que s'hauria d'augmentar la freqüència i suprimir qualsevol bus que rebí subvenció pública i que se solapi amb el tren.

Considerem que és imprescindible que es superi la visió de plana i s'avanci cap a una visió de Pirineu, i també considerem que caldria introduir la necessitat d'interconnectar amb la xarxa viària totes les comarques de la vegueria i connectar-ho amb França. Només arriba el tren a Puigcerdà i a la Pobla de Segur.

Tot i això, votarem a favor d'aquesta moció.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat dels comuns, Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Bé, el nostre grup votarà favorablement a aquesta proposta de resolució, tot i que creiem que és manifestament insuficient, perquè al final l'esmena pactada es limita a l'estudi de la demanda i renunciem també a l'augment de freqüències, i simplement estudiem modificar l'horari.

Nosaltres creiem que cal augmentar la freqüència. Estem parlant únicament de quatre trens diaris, tot i que és veritat que fins a Balaguer és de deu, però de Balaguer a la Pobla són quatre trens diaris.

I també creiem que cal una visió de conjunt, del conjunt del transport ferroviari a les Terres de Lleida i a l'Alt Pirineu i l'Aran, i de fet el que cal és una aposta decidida per les rodalies de Lleida en les quatre línies i que implica, òbviament, també augmentar freqüències en altres línies. Perquè vull recordar, doncs, que la línia Lleida - les Borges Blanques - Montblanc té només cinc trens de freqüència, i Lleida-Almacelles-Monsó només en té tres. Per tant, és evident que aquí tenim una gran mancança.

I l'últim apunt que voldríem fer és que també creiem que, òbviament, cal complementar amb el servei d'autobús per carretera, però que en cap cas ha de ser un autobús que competeixi amb el tren, sinó que el complementi i que, per tant, el que permeti és la intermodalitat, arribar a les estacions de tren des dels municipis que no tinguin o que no tindran parada, però no que competeixi amb el servei de tren.

Tot i això, hi votarem a favor.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, hi ha un últim torn de rèplica per part de la diputada Sílvia Romero.

Sílvia Romero Galera

Gràcies, president. Agraïm el to de tots els grups, posar al centre del diàleg la línia de la Pobla, les seves necessitats, perquè pugui esdevenir un servei públic efectiu i més útil per als viatgers.

Només puntualitzar..., han sortit moltes qüestions interessants, puntualitzar que la línia es va traspasar amb la dotació econòmica suficient per cometre la primera de les grans remodelacions que va rebre. De cap manera Renfe la volia tancar, va ser una feina de molts anys de la Comissió de Traspassos Estat-Generalitat.

Després, tal com he comentat, tal com han comentat també els grups, donada la complexitat de la línia, de l'orografia del territori per on circula, doncs, necessita moltes inversions perquè sigui una línia viable, operativa i segura, i això és una qüestió que hem reconegut.

Els Grups de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana han presentat una esmena, que més endavant hem transaccionat, en el sentit d'encarregar un estudi de demanda que analitzi quina seria la demanda real dels usuaris potencials per a després poder aplicar les millors horàries que demanem.

Nosaltres entenem que l'organització d'un servei ferroviari parteix sempre d'una planificació de mobilitat ferroviària acurada, però per tal de poder aconseguir un acord, un acord que creiem molt favorable per al territori i per als usuaris acceptem incorporar aquesta qüestió a la proposta d'acord, de manera que hi hagi un estudi a

partir del qual es pugui determinar de manera més concreta quines són les modificacions horàries necessàries.

No ho he esmentat a la proposta escrita, però sí que he esmentat ara la intervenció. Aquesta proposta, aquest estudi existeix, el va presentar fa més d'un any la plataforma d'usuaris del transport públic i l'ha comentat i treballat amb Ferrocarrils de la Generalitat, per descomptat. Però, bé, mai està de més incidir-hi i continuar treballant-hi.

Per tant, acceptarem l'esmena de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana, transaccionada.

El president

Moltes gràcies. Per tant, procedirem ara a la votació. Entenem que aquesta esmena transaccionada és de modificació de tots els punts, tal com està escrit aquí en un punt únic. Per tant, es votaria aquesta esmena transaccional número 1.

Vots a favor?

Per unanimitat.

Moltes gràcies.

Proposta de resolució sobre l'exigència del desdoblament de la carretera C-55 al tram entre Manresa i Castellbell i el Vilar

250-00054/13

Perdó, és una proposta de resolució sobre l'exigència del desdoblament de la carretera C-55 al tram entre Manresa i Castellbell i el Vilar. És una proposta de resolució presentada pel Grup Parlamentari del Partit Socialista de Catalunya i Units per Avançar, i té la paraula el diputat del PSC Cristòfol Gimeno, per cinc minuts. Endavant.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Gràcies, president. Gràcies, també per modificar l'ordre del dia per donar-me temps, en aquest cas, per arribar i fer la defensa d'aquesta proposta de resolució que ja vam presentar fa un cert temps.

I, per tant, aquesta proposta de resolució el que vol és demanar al Govern que prioritzi i que posi mans a l'obra amb el desdoblament d'aquest tram entre Manresa i Castellbell i el Vilar, que és tan necessari per a la comarca del Bages, però en definitiva també per altres comarques, com són la del Berguedà, la del Solsonès i, en definitiva, bona part de la Catalunya central.

És una proposta de resolució que respon també al debat que hi ha territorial i institucional a la comarca del Bages d'aquesta legislatura, diguéssim en aquesta pròpia legislatura hi ha una declaració institucional del Consell d'alcaldes, de l'actual Consell d'alcaldes i alcaldesses del Bages, en la qual reclama aspectes viaris i ferroviaris, però que aquesta, dintre dels aspectes viaris, és una de les prioritats que planteja.

Bàsicament, perquè l'alternativa que tenim a la C-55, aquest eix viari que ens comunica, diguéssim, ens ha de comunicar amb França, és un eix viari que té moltes mancances i que té moltes dificultats. Hi ha una densitat de circulació que supera tot el previst i que tots els cànons tècnics que determinen quan s'ha de desdoblament una via, doncs, aquests trenta mil vehicles/dia que circulen per aquest tram de la C-55 ho justifiquen sobradament.

Per tant, aquesta és la realitat de la C-55, amb col·lapses, diguéssim, constants de circulació en hores punta, els caps de setmana –si algun dia van a fer turisme ho podran comprovar personalment el que és que es poden trobar– i l'alternativa viària que tenim és aquesta C-16, aquesta autopista entre Terrassa-Manresa, de les més cares del territori espanyol i que, a més a més, ens penalitza com a territori perquè tampoc s'utilitza com hauria de ser desitjable.

De fet, per part del departament de la Generalitat, en la legislatura passada, hi ha hagut aquesta voluntat des de fa molts anys que se'ns ha traslladat als responsables institucionals de la comarca de traslladar la densitat de circulació de la C-55 a la C-16, amb bonificacions, amb altres mesures, però que això no ha donat el resultat esperat, i ens trobem amb aquesta densitat de circulació que segueix passant per la C-55, ens trobem amb embussos, ens trobem amb accidents, possiblement amb petits accidents i no greus accidents com havíem de lamentar en els anys anteriors, però la necessitat de desdoblar aquest tram entre Manresa i Castellbell i el Vilar és una necessitat manifesta i, com dic, recolzada per l'actual consell d'alcaldes en aquesta declaració institucional del 18 de desembre del 2019.

Per tant, aquesta proposta de resolució, que després en la part final explicaré el que hem acabat transaccionant amb els grups d'Esquerra Republicana i de Junts per Catalunya que han presentat esmenes inicials i que hem acordat ara a última hora, doncs, explicaré aquesta transacció que hem acordat, perquè també el que volem, el que vol el nostre grup és que hi hagi aquest consens i que puguem demanar les diferents forces polítiques, i aquí som diferents diputats que formem part de diferents formacions d'allà, del territori, doncs, hi hagi aquest consens de tots els qui estem aquí per demanar al Govern que faci aquesta obra tan necessària.

De fet, aquesta C-16, la concessió que es va fer per part del Govern de la Generalitat en el seu moment és aquesta hipoteca que territorialment ens penalitza a la comarca del Bages especialment, però, com deia, a d'altres comarques. És una concessió que amb les condicions actuals beneficia més el concessionari que no pas a l'interès públic que ha de tenir una concessió, en aquest cas una autopista, que ha de facilitar les coses en el territori per allà on transcorre.

I, per tant –hi insisteixo–, reclamem que hi hagi aquesta voluntat explícita i concreta del Govern de la Generalitat, que es comencin aquestes obres de desdoblament en un tram que és el prioritari, com veuran, el que fa referència a la variant de Castellgalí, és un tram que està dividit en quatre projectes i que a continuació d'acabar aquest podem començar pel següent, i el desdoblament entre Manresa i Castellbell i el Vilar sigui una realitat al més aviat possible.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Tenim tres esmenes presentades conjuntament pels Grups de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana. Donaríem la paraula ara al diputat Ferran Estruch.

Ferran Estruch i Torrents

Moltes gràcies, president. En tot cas, com hem pogut avançar en la negociació i amb els companys del Grup Socialistes i Units per Avançar hem pogut pactar dues noves esmenes i, per tant, de les tres que nosaltres presentàvem seran les dues que després el diputat Gimeno explicarà.

Només dir que, evidentment, les infraestructures viàries i ferroviàries preocupen a tot el país i ens preocupen especialment a les comarques centrals i al Bages. Com deia el diputat Gimeno, el consell d'alcaldes, ja al 2015, va demanar tres coses molt clares: primer de tot, doncs, que patíem un greuge important en infraestructures viàries, la connexió de la comarca i en aquest sentit també de les comarques del Berguedà, del Solsonès i del Bages cap a l'àrea metropolitana, cap a Barcelona, patia un greuge important. L'única via doble, l'única via d'alta capacitat que teníem és de pagament i una de les més cares de l'Estat espanyol, que és la C-16, en el tram Manresa-Terrassa, una de les més cares de l'Estat.

Tenim, per tant, a la nostra comarca una via desdoblada d'alta capacitat amb un peatge molt gran i una via amb molts usuaris, s'ha dit gairebé trenta mil, que és la C-55.

Hem de partir també –i cal posar-ho sobre la taula– el fet que durant els últims anys s’han fet actuacions importants de millora per reduir el que ens preocupava més a tot el territori, que és la sinistralitat. Hem de ressaltar que hi havia, doncs, per posar un exemple, entre el 2012, 13 i 14 hi va haver més de vint persones que van morir en aquesta carretera. És a partir del 2015 que es fan mesures, la Generalitat fa mesures per garantir la seguretat, i la bona notícia en aquest sentit és que a partir del 2016-17 la sinistralitat baixa gairebé al 99 per cent, i això és una bona notícia.

Pel que fa a això, les mesures, les millores que es fan a la C-55 no fan que millorin la competitivitat i, per tant, continua essent una carretera poc competitiva. Què demanem? Què creu el Grup Parlamentari d’Esquerra Republicana? En primer lloc, creiem que havent-hi una carretera ja amb dos carrils, que és la C-16, el primer que hem de fer, i ara que culminen moltes de les concessions de les autopistes, aquesta, no, però en el marc general d’aquest nou model que nosaltres creiem que ha de ser la vinyeta per a les vies d’alta capacitat, s’han de rescatar les autopistes, aixecar peatges i, per tant, alliberar-les d’alguna manera amb aquest nou model de vinyeta, i això suposaria que tindriem gratuïtament una via ja feta de dos carrils que ens permetria anar cap a l’àrea metropolitana.

I un tema molt important, que porta deu anys de retard, que és acabar la B-40 per part de l’Estat, que connecta Viladecavalls amb Abrera. Això és fonamental, perquè ens permetria entrar pel sud i pel nord des de les comarques centrals a l’àrea metropolitana.

Per tant, alliberament de la C-16, acabament de la B-40 i, evidentment, pel que fa a la C-55, creiem que aquesta carretera necessita actuacions importants i per això cal iniciar l’execució de l’obra de la variant de Castellgalí, que és un dels petits trams del tram gran entre Manresa i Sant Vicenç de Castellet - Castells, que cal, d’alguna manera, prioritzar en aquest sentit. I creiem que això és necessari, independentment que s’alliberi la C-16.

Però sí que considerem des del Grup d’Esquerra que abans de desdoblant una nova carretera, tenint-ne una de paral·lela, que és la C-16, cal estudiar-ho molt bé. No podem anar desdoblant les carreteres si hi podem arribar –i des del nostre punt de vista, més fàcilment– aixecant barreres, implementant un nou model de vinyeta i connectar aquesta C-16 cap a l’àrea metropolitana per a tots els sentits.

Per això, en cap cas, el nostre grup descarta el possible desdoblament futur. Creiem que el desdoblament o l’execució de la variant de Castellgalí és necessari, i així ho recull també la declaració d’alcaldes del 2015 i la del 2019, totes dues aprovades per unanimitat en el consell d’alcaldes del Bages i també en el ple del consell comarcal, i per tant nosaltres treballarem en aquesta línia: primer, alliberament de la C-16; model de vinyeta; exigència d’acabar al més ràpid possible la B-40 per connectar la nostra comarca amb l’àrea metropolitana per tot, tant pel sud com pel nord; variant de Castellgalí, executar-la, i, evidentment, aquesta C-16 caldrà també un tema important, que és connectar-la amb el territori.

I acabo. Aquesta C-16, la C-16 es va fer pensant no amb el territori, no és una carretera..., sí de dos carrils per banda, però no connectada amb el territori. Per tant, cal fer els enllaços corresponent amb el territori, i això també és una exigència feta pel consell comarcal en el qual el nostre grup està plenament compromès.

Per part meua, ja està.
Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat i alcalde de Cardona.
Seguidament, té la paraula l’exalcalde de Sallent, David Saldoni.

David Saldoni i de Tena

Molt bé, gràcies, diputats.

Sense cap mena de dubte, segurament el debat sobre la C-55 i la C-16 és un dels que ha ocupat els últims anys a la comarca del Bages i al territori, perquè justament s'evidencia –i això és una cosa que és amb dades objectives– el greuge de competitivitat també que això provoca en el territori, i això és una de les evidències que, per tant, per poder accedir a l'àrea metropolitana només hi ha una via de pagament, i d'un pagament molt car, i aquest greuge s'ha pagat amb una manca de competitivitat, però amb una cosa molt més greu, que també s'ha pagat durant molt de temps, amb vides humanes, i també en aquest cas amb greus embussos a la via.

Això s'ha anat superant i s'ha anat millorant, aquesta primera part que era l'objectiu, de «no més morts a la C-55», això s'ha assolit pràcticament aquest objectiu. Vull dir, cada persona que tingui un accident o que hi perdi la vida és una cosa inassumible, però s'ha rebaixat moltíssim aquesta mortalitat amb les obres que s'han anat fent al llarg d'aquests anys.

Ara bé, això no treu la manca de competitivitat i els embussos, que en aquest cas en un punt molt concret, i especialment en l'àmbit de Castellgalí, on allà hi ha un coll d'ampolla important i que això genera un problema per a la població i per al conjunt de la comarca.

Per tant, el tema de l'ampliació de la C-55 genera consens, genera consens en el territori, genera un consens a nivell institucional, però també genera un consens a nivell social i econòmic del territori.

Per tant, el fet de treballar-ho amb aquesta voluntat de consens i aquesta unanimitat a l'hora de definir quin ha de ser el projecte hem de fer que també es pugui reflectir en el Parlament de Catalunya, i per això també li volia agrair al diputat del PSC, al Cristòfol, el fet de poder arribar a un acord en aquest sentit, perquè hem de prioritzar realment la variant en aquest cas de Castellgalí com a primer punt a tirar endavant en el marc de l'ampliació entre Manresa i Castellbell.

Per tant, aquesta ampliació és en la que hem de treballar principalment tots els grups i empènyer, doncs, el Govern per poder-ho fer possible al més aviat possible i que aquest consens es traslladi en una realitat.

I això, òbviament, com comentava el diputat Estruch, ha d'anar lligat en aquest cas amb el pas de la vinyeta per poder alliberar el peatge de la C-16, com s'ha fet amb la bonificació ja entre setmana, que va ser una de les reivindicacions també que hi havia, i que hem pogut aconseguir eliminar el peatge o bonificar el peatge, en aquest cas, durant els dies entre setmana. Ja ens agradaria que poguésser també el cap de setmana, especialment per la gent del territori, però almenys entre setmana ja no hi ha limitacions horàries, com hi havia abans, amb un horari que no sabies mai si tenies descompte, si no tenies descompte, i en canvi ara saps que són les vint-i-quatre hores del dia, tots els dies..., els dies feiners entre setmana.

Per tant, doncs, amb aquesta proposta creiem que fem un pas més en aquests sentit.

El president

Moltes gràcies, diputat Saldoni. Seguim ara amb el torn dels grups parlamentaris. Té la paraula el diputat de VOX.

Andrés Bello Sanz

Sí, muchas gracias. Bueno, en esta nueva propuesta cambiamos de medios de transporte, nos pasamos del ferrocarril a la carretera, cambiamos de comarcas.

Nuestra posición inicial es parecida a la que ya hemos expuesto en otras ocasiones, pues nos parece fenomenal que se mejore la seguridad de las carreteras, además el PSC nos dice que ha disminuido el número de accidentes, con lo cual yo creo que todos nos felicitamos con las mejoras que ha habido anteriormente.

Hay que mejorar la movilidad para los ciudadanos que viven o transiten, por supuesto. O sea, en principio, pues, no podemos estar en desacuerdo con lo que se plantea.

Entrando ya en el contenido de la exposición de motivos, sí que echamos en falta..., estoy diciendo lo mismo en varias ocasiones, echamos en falta informes técnicos, los que nos hablen de la capacidad, que nos hablen de la demanda. Sí que hay una percepción, parece que más o menos hay unanimidad y que en algunos momentos la carretera tiene problemas de capacidad de responder a la demanda.

Inicialmente, el Partido Socialista nos proponía el desdoblamiento y la enmienda que han presentado los partidos que apoyan al Gobierno dan otra alternativa técnica distinta. Han llegado a un acuerdo en el último momento que no acabo de entender del todo, pero como ha dicho el interviniente anterior del PSC que luego lo explicará con detalle, pues estaremos atentos a lo que explica.

Como único criterio técnico menciona que el consejo de alcaldes de la comarca aprobó por consenso una declaración institucional sobre movilidad. No está mal, evidentemente pues los alcaldes son los que más conocen de lo que ocurre en su territorio o que, bueno, yo creo que también lo que diga el titular de la carretera, y en este caso la Generalitat, también es importante.

Bueno, estaremos atentos a ver lo que nos comenta, como he dicho, el diputado del PSC para posicionarnos.

Lo que sí que quiero comentar –y esto sí que me parece muy importante– es la enmienda tercera que los partidos del Gobierno pues nos han incluido ¿no? Estamos hablando de si es mejor en una carretera poner dos carriles separados o hacer ampliaciones de menor entidad, como creo que eran carriles de aceleración..., bueno, en fin, estamos hablando de esto y estos señores nos quieren colar otro impuesto.

No sé si esto es habitual, pero, vamos, que..., no sé, yo creo que podían hacer otra propuesta y pedir a la Generalitat que nos coloque, por si no tenemos pocos, otro impuesto a los ciudadanos catalanes y no aprovechar que el Pisuerga pasa por Valladolid o, en este caso, la C-55 pasa por Manresa ¿no? para colocarte otro impuesto. Ahora que parece que no miras, cataclac, llámese impuesto, llámese peaje público, llámese viñeta, llámese como se llame. Este empeño de penalizar a los vehículos privados, como si no pagáramos suficientes impuestos ¿no? El impuesto del IVA cuando se compra, el impuesto de matriculación, cada año tenemos que pagar el impuesto de circulación, el llamado impuesto de tracción mecánica, cada vez que vamos a repostar combustible, volvemos a pagar el IVA, volvemos a pagar el impuesto especial. Ya parece poco ¿eh?, a estos señores, su voracidad recaudatoria y, en fin, para financiar todos los gastos que acomete el secesionismo con todos sus chiringuitos y, en fin, todo lo que hemos ido comentado, pues les parece poco y que quieren poner otro impuesto.

Bueno, nosotros estamos radicalmente en contra de crear nuevos impuestos y aprovecho ya para pedir que esta enmienda número 3 se vota por separado.

Muchas gracias.

El president

Les esmenes no es voten, em sembla, si no vaig errat. És a dir, és potestat del grup que proposa transaccionar-la o no, però en tot cas hi haurà un últim torn de paraula.

Seguidament, té la... *(Per raons tècniques, no ha quedat enregistrada part de la intervenció de l'orador.)*

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, gràcies, president. El nostre grup s'abstindrà en aquest punt, bàsicament perquè creiem que aquesta proposta no soluciona els problemes de mobilitat que hi ha a la Catalunya central i, en concret, en aquest tram de Manresa i Castellbell i el Vilar. I aquest és el motiu de l'abstenció, ja que s'intenta fer-nos passar una part pel tot i creiem que la solució a la mobilitat en aquesta zona ha d'anar molt més enllà i ha de deixar de funcionar a base de pedaços, que s'ha demostrat que no solucionen problemes.

Perquè a l'hora de parlar de pedaços, i només parlant d'aquest tram, també ens agradaria saber els costos de la gran quantitat de projectes que s'han fet al voltant d'aquest tros de carretera i, al mateix temps, també saber els costos de totes aquestes obres que s'han anat realitzant en aquest temps, perquè els pedaços en aquest país surten cars i no solucionen problemes.

En aquesta proposta es parla de densitat de circulació i és ben cert que aquesta via, la C-55, és una via massificada des de fa anys, on s'hi han fet diverses actuacions, actuacions que, com he dit, són costoses econòmicament, i també força molestes per als usuaris habituals d'aquesta via, i cap d'elles ha solucionat el problema de fons, sinó que simplement han sigut petites millores. A això ens referim quan parlem de pedaços.

En aquesta proposta es fa una mica de recordatori a mode d'antecedent per explicar d'on ve aquesta demanda, però segueix pecant de la mateixa errada: intentar fer-nos passar una part pel tot. I aquest tot que generava un mínim de consens al territori incloïa fins a setze punts, i en aquesta proposta només apareix un punt.

Comentem això perquè en l'exposició de motius de la proposta es diu: «L'any 2015, el consell d'alcaldes i alcaldesses del Bages va aprovar per consens una declaració institucional sobre mobilitat a les comarques centrals, en la qual reclamava el desdoblament d'aquesta via de comunicació.» I sí, és cert que aquesta declaració institucional feta pels alcaldes i alcaldesses va existir, que incloïa la petició de desdoblament d'aquesta via, però també hi havia altres peticions, com per exemple l'execució de les inversions previstes en el Pla d'infraestructures ferroviàries de rodalies de Barcelona 2008-2015, perquè una de les claus per resoldre aquest problema passa per potenciar el transport públic en detriment del vehicle privat.

I una altra petició que també es feia en aquesta declaració institucional, i no pas la menys important, era l'eliminació del peatge de l'autopista C-16. Justament aquesta declaració va ser presentada en roda de premsa abans del peatge d'aquesta autopista, una autopista, la C-16, que apareix només de forma puntual a l'exposició de motius i per a nosaltres aquest és el focus de tot plegat.

Aquesta autopista, la C-16, en règim de concessió a Autema, l'any 86 ja va perforar el territori. Des de llavors no ha parat de perforar les butxaques de la Generalitat, al mateix temps que no s'ha utilitzat per als vehicles. Una autopista que, com molt bé diu la proposta de resolució, està infrautilitzada i té un dels peatges més cars del Principat de Catalunya.

A la proposta també es comenten els esforços que ha fet la Generalitat en forma de bonificacions que, tot s'ha de dir, en un sistema força confús –com també ja s'ha dit avui aquí–, que ha fet que la majoria d'usuaris hagin acabat optant per la C-55 en desconeixer el tipus de descompte que s'aplicava en cada moment. I, de fet, es tracta de descomptes que acabem pagant entre tots.

No m'allargaré més amb aquesta autopista Terrassa-Manresa, perquè realment es mereix una comissió específica per resoldre aquest tema, i recordar que és una concessió de la qual fa molt poc que hem pogut accedir a documentació, en concret d'aquest contracte amb la concessionària Autema, una documentació que de forma reiterada havia estat reclamada pels alcaldes.

Però bé, parlàvem d'aquesta declaració institucional del 2015, que posteriorment també va ser consensuada pels alcaldes de forma unànime el 2019 i, bé, sí que és veritat que hi ha hagut aquestes declaracions institucionals, i també creiem que és de rebut dir que en aquesta declaració consensuada hi havia setze reivindicacions més. I des de la CUP van fer-hi aportacions, perquè creiem que la solució a la mobilitat passa per deixar de fer pedaços en un únic sentit i passa per pensar una solució global amb diversitat de perspectives i actuacions.

Bé, per tot això, nosaltres el que farem és abstenir-nos en proposta de resolució. Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, té la paraula el diputat Marc Parés, dels comuns.

Marc Parés Franzí

Gràcies, president. Bé, s'ha dit, però és evident, els problemes de mobilitat a la Catalunya Central, i especialment a les comarques del Bages, del Berguedà i del Solsonès, que són les més afectades per la proposta que se'ns presenten, requereixen d'una resposta global i que, per tant, no només vagin en la lògica de millora d'infraestructures viàries, sinó també en la lògica de millora d'infraestructures ferroviàries, i no només vagin en la lògica de connectar aquestes comarques de forma radial amb Barcelona, sinó també que resolguin la connexió interna amb la Catalunya Central i en cadascuna d'aquestes comarques. Per tant, la problemàtica va molt més enllà i requereix de solucions molt més ambicioses.

Dit això, és cert que hi ha consens al territori que una de les inversions prioritàries i que cal dur a terme és el desdoblament de la C-55, entre Manresa i Castellbell, i especialment prioritzant el tram fins a Castellsalí. Per tant, votarem favorablement a aquesta proposta de resolució i a l'esmena que s'ha transaccionat, al mateix temps que també creiem que és imprescindible..., és a dir que la solució real no passa pel desdoblament del conjunt de la C-55, sinó que passa per una infraestructura que ja existeix, que és la C-16, i que no té cap sentit que anem desdoblant i ampliant infraestructures viàries quan ja tenim infraestructures que ens permeten connectar aquests territoris.

I, per tant, la clau passa per la gratuïtat de la C-16, i en aquest sentit sí que demanem al Govern o demanaríem al Govern –o ja ho farem, en tot cas– que sí, que faci públiques i coneguem bé les dades de quin impacte han tingut les bonificacions, que nosaltres entenem que era una bona mesura, però que a la vista de les dades que tenim sobre la taula sembla ser que no ha aconseguit els objectius d'aquest traspàs de vehicles des de la C-55 cap a la C-16 i que, per tant, el que cal és la gratuïtat absoluta. I entenem també, doncs, que l'esmena 3, presentada pel grup de Govern millora en aquest sentit, en la mesura en què també incorpora un altre element, que és aquesta gratuïtat de la C-16.

Per tant, votarem a favor de la proposta de resolució, perquè entenem que posa sobre la taula un dels elements prioritaris i que, a més a més, no sabem si s'accepta o no l'esmena 3, però que, en tot cas, sí que creiem que és important posar molt sobre la taula la necessitat de la gratuïtat de la C-16.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, el diputat Gimeno té la paraula.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Sí, gràcies, president. Gràcies a totes les intervencions, el to de totes les intervencions i, bàsicament, explicar, tot i que ho hem fet a última hora, doncs, el motiu d'aquesta transacció.

És a dir, el Govern de la Generalitat en tots aquests anys que portem endarrere –podríem dir-ne així col·loquialment– s'ha aprofitat d'aquesta falta de consens que hi ha hagut en el territori, dels diferents representants institucionals, dels ajuntaments del consell comarcal, s'ha aprofitat d'això. I per això, tot i que no és..., és a dir, jo hagués volgut mantenir la nostra proposta de resolució, he optat per consensuar amb els dos grups que sustenten el Govern aquesta proposta de resolució, que crec que els portaveus dels diferents grups ja tenen i que, bàsicament, insta el Govern de la Generalitat que prioritzi l'inici de l'execució de les obres d'aquesta variant de Castellsalí, però en el marc del projecte de desdoblament de la C-55, en el seu tram entre Manresa, Sant Vicenç de Castellet i Castellbell i el Vilar.

Bàsicament, perquè aquesta, des del punt de vista tècnic, contestant alguna de les intervencions que hi ha hagut, és el tram en què es visualitza, que hi ha informació

que hi ha més col·lapse circulatori, com deia, en hores punta i caps de setmana, i per tant és el primer tram que s'hauria d'executar. I en aquest cas, si em permeten també com a alcalde de Castellgalí, doncs, encara ho reafirmo més, que aquesta situació que es produeix, doncs, no només ens afecta a Castellgalí, sinó a Castellgalí i Sant Vicenç de Castellet, som els dos municipis els que estem..., i Castellbell i el Vilar, que estem en aquest tram més afectat.

Per tant, és per això que hem transaccionat aquest acord, aquest primer acord de la proposta de resolució i, per tant, en el segon acord, en el que dèiem: «Dotar econòmicament la partida que correspongui en el primer pressupost de la Generalitat que s'aprovi» hem transaccionat –i ho faig així, *in voce*–, doncs, que el tema de «primer» decaigui; és a dir, bàsicament, modifiquen, traiem aquesta paraula, és a dir: «Dotar econòmicament la partida que correspongui en el pressupost de la Generalitat que s'aprovi.»

És, hi insisteixo, amb l'ànim de consens, amb l'ànim que els responsables de la Generalitat a partir d'ara no tinguin més excuses per posar-se a treballar sí o sí, d'acord?, per posar-se a concretar aquest projecte i, com he dit, que sigui una realitat al més aviat possible.

Perquè sí, és evident que s'han fet totes aquestes qüestions, aquestes millores en aquest tram i s'ha reduït la sinistralitat, però per, altra banda, tenim els embussos i tenim també petits accidents.

Les bonificacions no han donat tot el resultat esperat, i tot i que són, han sigut mesures que s'han tingut en compte, el que podem percebre a dia d'avui és que la densitat de circulació que hi havia en el seu moment ara és exactament la mateixa. I la reducció de competitivitat, per molts sectors econòmics, sectors empresarials amb els que tenim contacte diàriament, així ens ho ens ho traslladen.

I, finalment, respecte a la tercera esmena que ha presentat el Grup de Junts i el Grup d'Esquerra, pràcticament decau. Per tant, mantindríem els dos acords i aquesta no la votariem, no l'acceptariem. Simplement, la proposta de resolució tindria la part d'acords, la part propositiva, aquests dos acords que ja tenen els portaveus, els que els he llegit abans, i el segon seria amb aquesta redacció que he dit, seria: «Dotar econòmicament la partida que correspongui en el pressupost de la Generalitat que s'aprovi.»

I, per tant, aquesta..., crec que s'entén una mica el que he traslladat i seguirem treballant tots i totes perquè aquesta situació que portem patint al Bages, però també aquestes altres comarques des de fa molts anys, i que portem patint i pagant tres vegades, és a dir, pagant amb els accidents que hi han i els embussos que hi ha, pagant cada vegada que hem d'utilitzar amb el peatge aquest, dels més cars, i pagant també a càrrec dels pressupostos de la Generalitat de Catalunya –com deia la portaveu de la CUP, en aquest sentit que s'està pagant aquesta concessió que, com he dit jo en la meua intervenció, beneficia més el concessionari que no pas a l'interès públic–, doncs l'estem pagant tres vegades, ho deixem de fer i comencem amb aquest tram, i a continuació estic segur que vindrà la licitació i la construcció de la resta dels trams que configuren aquest tram entre Manresa i Castellbell i el Vilar.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat Gimeno i alcalde de Castellgalí. Bé, aquest ha estat el punt en què més llargues han sigut les intervencions i més informació i passió hi ha hagut.

Procedim a la votació d'aquesta proposta de resolució.

(Ferran Estruch i Torrents demana per parlar.)

Demana la paraula el diputat Estruch.

Ferran Estruch i Torrents

Per un aclariment, president. Potser si..., entenc que el diputat Gimeno, al segon punt que es proposa és «Dotar econòmicament la partida que correspongui en el pressupost de la Generalitat», perquè si traiem el «primer», «que s'aprovi» no és congruent, no? Entendria que és: «Dotar econòmicament la partida que correspongui en el pressupost de la Generalitat», que s'aprovi, evidentment, que s'aprovi en el pressupost, no?.

Cristòfol Gimeno Iglesias

D'acord, d'acord. Sí, no hi ha problema.

Ferran Estruch i Torrents

Entenc que seria així.

El president

Perfecte. Sí, sí, ja ha quedat clar tal com ho ha llegit ell, almenys jo ho he entès així.

Ferran Estruch i Torrents

D'acord. Gràcies.

El president

Per tant, doncs, votariem aquesta proposta de resolució amb les incorporacions esmentades.

Vots a favor d'aquesta proposta?

Catorze.

Abstencions?

Una.

No hi ha vots contraris.

Queda aprovada aquesta proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre la reclamació del desdoblament de la carretera C-16, E-9, al Berguedà

250-00055/13

I finalment, l'última proposta de resolució que tenim avui correspon al punt sisè de l'ordre del dia. Fa referència al desdoblament de la carretera C-16, E-9, al Berguedà. És també una proposta de resolució presentada pel Grup del Partit Socialistes de Catalunya i Units per Avançar. Té també la paraula el diputat Cristòfol Gimeno.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Gràcies, president. De nou presentem aquesta proposta de resolució perquè rebi el suport dels diputats i diputades d'aquesta comissió, i aquesta proposta respon també a aquesta necessitat que portem..., que reclamem en aquest cas més concret a la comarca del Berguedà, però també afecta un àmbit territorial molt més ampli, que aquest tram entre Berga i Bagà pugui tenir unes característiques i unes condicions diferents de les que té actualment.

Per tant, és evident, doncs, que la comarca del Berguedà ha patit històricament diferents situacions en el seu creixement econòmic, demogràfic i social i, per tant, tots som conscients que el riu Llobregat i el creixement que hi ha hagut al voltant de les indústries tèxtils al costat del riu va ser un factor determinant per a aquest creixement, com deia, demogràfic i econòmic. Això, tots sabem, doncs, en aquest sentit com va com va acabar, i tot i que encara hi ha activitat econòmica en algunes colònies i encara hi ha activitat industrial algun en algun municipi concret, la situació és molt diferent.

En aquest sentit, doncs, també posteriorment l'aposta territorial d'aquesta comarca i dels responsables institucionals, tant dels ajuntaments com del consell comarcal, varen apostar per treballar aspectes estratègics de reactivació econòmica, com són el turisme, també la segona residència, i també avançar cap a un treball coordinat, en aquest cas als trenta un municipis que configuren la comarca per reeixir i millorar la situació de tots aquests pobles, que vull recordar que molts d'aquests pobles de la comarca del Berguedà són..., n'hi ha sis dels més petits de Catalunya, és a dir sis de menys de cent habitants i, per tant, és una comarca amb unes característiques concretes i específiques.

Per tant, la comarca del Berguedà ha vist passar diferents oportunitats en el seu moment i també aquesta proposta de resolució respon, doncs, a aquests compromisos que en aquest cas diferents consellers de Territori de la Generalitat d'aquests anys anteriors han anat fent i han anat incorporant compromisos, visites territorials..., de promeses incomplertes, i respon que hi ha d'haver aquest posicionament clar, aquest compromís de l'actual Govern de la Generalitat que aquest desdoblament de la C-16, E-9, entre Berga i Bagà, com he dit, sigui una realitat al més aviat possible i no hàgim de patir els qui hi passem..., les persones que en aquest sentit l'utilitzen, doncs, aquesta densitat de circulació, els embussos i tota la problemàtica que va associada amb aquesta via.

És evident, és evident que aquesta via també s'interpreta com aquesta via de comunicació que completa la que he parlat abans, la C-55, i que configura aquesta comunicació viària amb França i com a Generalitat de Catalunya..., hem de reclamar al Govern de la Generalitat de Catalunya que prioritzi totes aquestes millores viàries per tal que aquest equilibri territorial que a vegades tots i totes ens posem a la boca, i responsables de la Generalitat també utilitzen en diferents moments, no sigui una expressió feta, buida de contingut, sinó que sigui un compromís ferm en aquesta inversió per aconseguir el reequilibri territorial i aquesta davallada demogràfica del Berguedà l'aturem amb inversions com aquesta, que traslladin un missatge clar a tots els veïns i veïnes que viuen en aquesta comarca.

Per tant, aquí després ho explicaré, acceptarem les propostes d'esmenes que han presentat el Grup de Junts per Catalunya i d'Esquerra Republicana, perquè van en la mateixa línia del que plantejàvem i també volem en aquest sentit que hi hagi el consens, però demano el suport de tots els grups parlamentaris a aquesta proposta, que la puguem aprovar per unanimitat i que hi hagi aquesta demanda de desdoblament d'aquest tram. En aquest cas, no serien dos més dos, sinó serien dos més u, aquest Bagà i Berga.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Tenim també esmenes presentades conjuntament pels grups de Junts i Esquerra. Té la paraula ara la diputada Cristina Casol.

Cristina Casol Segués

Moltes gràcies, president. Acceptem, bé, Junts per Catalunya ha presentat dues esmenes, i una d'addició. Acabeu de dir que les accepteu, però us ho justificaré seguidament.

El projecte constructiu de la millora de la C-16 del tram entre Berga i Bagà no es planteja com un desdoblament de la via. Aquesta opció ja es va calcular en el passat i, atès que el cost era inassumible, es va descartar completament en aquell moment.

Actualment, el projecte es troba en una fase de redacció i es proposa per millorar aquest tram un sistema dos més u per vies d'alta intensitat, que té menys impacte paisatgístic i menys impacte territorial. I això, aquest sistema, té la lògica següent: amb un carril de pujada i un de baixada, més un carril alternatiu, de forma que aquest es configuri segons les necessitats en el moment, i es fa mitjançant una barreira separadora mòbil, de forma que els divendres, si la necessitat és dos carrils de

pujada cap a la Cerdanya es pugui atendre aquesta necessitat i els diumenges a la tarda, de retorn a Barcelona, es puguin tindre dos carrils de baixada.

Atès que el projecte es troba en fase de redacció, també proposem incloure una millora de connexió dels municipis que són a l'eix del Llobregat, com són Saldes, Gósol, Vallcebre, i, per tant, hem proposat aquesta esmena d'addició.

I finalment, respecte la disponibilitat pressupostària, hi ha una inversió prevista aproximadament d'uns dos-cents milions d'euros que no està prevista al pla vigent econòmic i financer de l'empresa pública Infraestructures. Llavors, en funció de les prioritats i de les disponibilitats pressupostàries, es proposa valorar incloure aquesta partida en el pressupost de la Generalitat.

Per tant, volem introduir, com he raonat, aquestes tres esmenes, en tant que continuarem amb la redacció del projecte, inclourem aquestes connexions i en funció de les disponibilitats executarem l'obra.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada Casol. Té la paraula el diputat d'Esquerra, Ferran Estruch.

Ferran Estruch i Torrents

Moltes gràcies, president. Doncs donar suport a les paraules i a la intervenció de la diputada, la portaveu de Junts per Catalunya, i reiterar el que ella ha dit, no? Entenem que és una obra consensuada que espera la comarca del Berguedà, i per tant també la Catalunya central; que ha d'anar lligada a tot aquest sistema viari de connexió de les comarques d'interior del país, centrals del país cap a l'àrea metropolitana. Una obra que necessita la comarca, reivindicada pels seus pobles, i per tant el que volem és que s'acabi aquest projecte constructiu, que es preveu acabar de redactar l'any que ve, i per tant es pugui pressupostar en els pròxims anys.

Creiem que aquest tram de la C-16 és un tram important, però reiterar altre cop la importància de l'alliberament de tota la C-16, especialment del tram de Manresa a Terrassa, que és fonamental per garantir aquesta connectivitat de la Catalunya central cap a l'àrea metropolitana i també cap al Barcelona.

I, per tant, per tot això entenem que és important el global i, per tant, el conjunt del sistema viari i la seva afectació a la Catalunya Central.

Pel que fa a les dues esmenes que hem presentat conjuntament, agrair també al Grup Socialista la predisposició de poder consensuar aquesta proposta de resolució.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, pues como en ocasiones anteriores, comentamos algo parecido. Es una propuesta que tiene como fin mejorar la capacidad y la seguridad de esta carretera y, por tanto, las posibilidades de movilidad de los ciudadanos, tanto los que viven allí como, como algún otro compañero ha comentado, los que transitan sobre todo los fines de semana. Por lo tanto, en principio votaremos favorablemente.

Teníamos algunas dudas sobre la propuesta inicial presentada por el PSC respecto a la capacidad demandada y a su muy alto coste por la orografía del terreno. Bueno, parece que la propuesta que presentaran los partidos del Govern iba en un sentido algo distinto. Parece, por lo que he entendido, que han llegado a un acuerdo y pues, bueno, pues eso ya es un tema ya acordado y poco más tendríamos que decir ¿no? Lo único que este proyecto que parece que está en ejecución..., perdonen, en redacción, y que, bueno, se redactará próximamente, y que entiendo que se ejecutará, pues que se acabe cuanto antes y que esto redunde en la mejora de las comunicaciones y en la calidad de vida de los ciudadanos.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies. Té la paraula la diputada de la CUP, Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, gràcies, president. Nosaltres hi votarem en contra i a continuació passo a exposar-ne els motius.

A veure, la carretera C-16, a l'eix del Llobregat, és una autovia que uneix Barcelona amb Berga i que consta de dos carrils en cada sentit. Té una llargada de 150 quilòmetres i és la principal via d'accés als Pirineus centrals i a França des de Barcelona. Podríem dir que és la via que ofereix més connectivitat entre la capital i el Pirineu i que interconnecta la metròpoli amb menys temps amb les estacions d'esquí alpí de la Molina, la Masella i d'altres de la Catalunya Nord.

El cert és que el desdoblament d'aquesta via, de Berga fins a Cercs, és una promesa històrica d'antics governs de la Generalitat, i també és una obra contemplada en el Pla de mobilitat del projecte dels Jocs Olímpics d'Hivern Barcelona - Pirineus de l'antic conseller de Territori, el senyor Damià Calvet, per reduir el temps d'arribada a les estacions d'esquí des de Barcelona.

El desdoblament de Berga fins a Cercs de la carretera actual i l'eixamplament del tram Cercs-Bagà amb un tercer carril en mitjana mòbil és una de les inversions previstes a infraestructures de la candidatura als Jocs Olímpics d'hivern 2030, que implicaria actuar en una distància de vint-i-un quilòmetres i invertir uns 178 milions d'euros previstos de finançar-se 100 per cent a càrrec de la Generalitat, per interconnectar amb el túnel del Cadí per entrar a la comarca de la Cerdanya.

Però la realitat és que la Cerdanya és una comarca que actualment ja es troba saturada pel turisme, amb un PIB depenent del turisme del 21 per cent anual. La mitjana catalana està a l'entorn de l'11 per cent i la del Pirineu i l'Aran del 25 per cent. Això provoca greus afectacions en la circulació de la població que hi habita tot l'any pels embussos de trànsit en caps de setmana i festius o parada econòmica, com s'ha demostrat durant la pandèmia. I afegir carrils a la C-16 no revertirà aquesta situació, sinó que encara farà que més gent vagi a la Cerdanya de forma temporal, però no per quedar s'hi a viure.

Tot i que des del Govern s'està venent la candidatura dels Jocs Olímpics d'Hivern com a solució als problemes estructurals que pateix el Pirineu i l'Aran, com són la manca de serveis públics i infraestructures realment necessàries per a la població que hi viu permanentment, el despoblament, l'envelliment de la població, una economia totalment fragmentada sense possibilitats reals, terciarització de l'economia, dependència del turisme, etcètera, el cert és que aquesta obra evidencia que aquesta inversió no respon, en cap cas, a les necessitats reals en infraestructures del Pirineu i l'Aran.

És una inversió que el que fa és perpetuar el model caduc i voraç del monocultiu turístic a les comarques pirinenques i gens necessària per rehabilitar aquest territori. A les comarques del Pirineu no els cal més vials de comunicació radial que interconnectin amb Barcelona, sinó que el que cal és millorar la mobilitat entre les comarques de la pròpia vegueria de l'Alt Pirineu i l'Aran, tant en termes de transport públic –gairebé inexistent, cal dir-ho, només hi arriba la línia, com he dit abans, del tren a Puigcerdà i a la Pobra de Segur– com també en termes de xarxa viària.

El que cal, a l'entendre d'aquest grup parlamentari, són polítiques reals per revertir la situació de despoblament, diversificació d'economia, creació de llocs de treball de qualitat, inversions en serveis públics, infraestructures capaces d'interconnectar aquestes comarques sota un pla de mobilitat comarcal i territorial aterrat a la realitat i que, en definitiva, faci les relacions laborals i socials entre la població que habita cada dia en aquestes comarques, que faciliti aquestes relacions laborals.

Per tot el que he exposat, no podem més que votar en contra d'aquesta proposta de resolució.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputada. Finalment, té la paraula del diputat dels comuns, Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Bé, el nostre grup parlamentari no comparteix el propòsit d'aquesta proposta de resolució. S'ha volgut plantejar com si fos equivalent a la que hem debatut anteriorment sobre la C-55 i jo vull posar de manifest que no és el mateix. És a dir, no és el mateix, primer, per volum de trànsit, és a dir no podem comparar el volum de trànsit d'una i altra infraestructura, i no és el mateix tampoc per la reversió amb beneficis sobre els habitants del Berguedà, perquè s'ha volgut plantejar com una infraestructura que beneficiaria els residents, els ciutadans i ciutadanes del Berguedà, quan en realitat –i ho hem pogut veure després en l'exposició que han fet de les esmenes els companys de Junts per Catalunya– aquesta infraestructura el que fa és connectar o millorar la connexió entre Barcelona i el Pirineu, i per tant el benefici no reverteix directament sobre els ciutadans del Berguedà que, entre altres qüestions, i ho esmento, el problema de mobilitat i de saturació de la infraestructura no es produeix entre setmana, que és quan la utilitzen bàsicament quotidianament l'agenda de Berguedà, sinó que es produeix el cap de setmana. Per tant, això és el que realment es vol resoldre.

El nostre plantejament és que si realment volem combatre, com deia el diputat proponent, la dinàmica de despoblament del Berguedà i les problemàtiques econòmiques d'una comarca com la del Berguedà, el que cal és una inversió integral en polítiques integrals de desenvolupament territorial en el territori, i no només ampliar infraestructures que al final no reverteixen específicament sobre aquest territori. I poso un exemple, de fet una de les esmenes en fa referència: bé, una de les qüestions que caldria millorar és la mobilitat interna a la comarca, per exemple la connexió amb Gósol i Saldes, però no només la connectivitat viària; és que si jo me'n vaig a Gósol, que a més hi he estat fa pocs dies, resulta que no tinc cobertura de telefonia mòbil; no és que no tingui internet, és que no tinc cobertura de telefonia mòbil perquè determinades companyies no donen serveis a municipis com Gósol.

Per tant, el que cal és una intervenció integral que resolgui el conjunt de les problemàtiques i de serveis als que no tenen accés la gent del Berguedà i que, per tant, permeti un projecte de desenvolupament d'aquest territori.

I per últim, i acabo, no recolzem aquesta proposta de resolució també per una qüestió de prioritats, que és que al final també entenem que el Departament de Polítiques Digitals i Territori ha de prioritzar quines inversions fa en matèria d'infraestructures de mobilitat i nosaltres creiem –com ho hem repetit en reiterades ocasions– que el que cal és prioritzar aquelles inversions de transport ferroviari i aquelles inversions que vagin en la línia, en tot cas, en comarques o en territoris com en determinades zones de la Catalunya central o del Pirineu i l'Aran, facilitar la mobilitat per carretera amb transport col·lectiu.

Per tant, és aquí on creiem que s'han de posar els recursos i no en infraestructures que, més enllà que s'hagi reduït la proposta de dos més dos a dos més u, entenem que per una qüestió econòmica, però efectivament això minimitza també l'impacte ambiental, que podria ser més gran, però més enllà d'això creiem que no és la prioritat que ara mateix tenim sobre la taula.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, té un últim torn el diputat proponent, Gimeno.

Cristòfol Gimeno Iglesias

Gràcies, president. Agrair, doncs, les intervencions també, però, res, intentaré no esgotar el temps, però sí que algunes consideracions.

El Pirineu està on està i les vies de comunicació per arribar al Pirineu des d'allà on vulguem arribar-hi des de Catalunya, doncs, passen per on passen, i en aquest sentit passen per la comarca del Berguedà. I o fem alguna actuació que no provoqui, evidentment no només als veïns i veïnes del Berguedà que l'utilitzen, sinó a tothom que hi passa, alguna actuació o els qui en primera persona i de manera més cruenta, diguéssim, pateixen les conseqüències, són els veïns i veïnes del Berguedà.

Per tant, som conscients que aquesta és una millora que reclamem, que respon a diferents necessitats, no només les de la comarca del Berguedà i els seus veïns i veïnes, però respon a aquesta comunicació viària estratègica de país i que l'hem de poder dotar de la realitat necessària.

Per tant, jo simplement manifestar i agrair als Grups de Junts i d'esquerra les esmenes que han presentat i que les acceptarem, fins i tot la d'addició, tot i que el projecte s'està redactant i, evidentment, no podrà passar aquest projecte per als municipis de Saldes, Gósol i Vallcebre perquè estan molt separats de per on passa el traçat inicial d'aquesta via de comunicació, però que s'estudiï la possibilitat de millora de les vies de comunicació que porten a aquests municipis.

Per tant, acceptem les tres propostes d'esmenes, l'esmena del punt 1, l'esmena del punt 2 i l'esmena d'addició i, per tant, esperem..., vetllarem perquè aquest projecte el tinguem acabat al més aviat possible i a partir d'aquí ja treballarem també per aconseguir que en el primer pressupost que sigui possible hi hagi la dotació econòmica necessària.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Passaríem a la votació.

Vots a favor?

Són 13 vots a favor.

Vots en contra?

Una.

Abstencions?

Una.

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció del president)... i 1 vot en contra.

Molt bé.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Comissió sobre el Tren de la Costa Brava de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic perquè expliqui el projecte ferroviari Tren de la Costa Brava

356-00008/13

Hem acabat les vuit propostes de resolució i per tancar la reunió d'avui tenim tres sol·licituds de compareixença que hem de sotmetre a votació.

La primera fa referència sobre el Tren de la Costa Brava de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic davant la comissió que correspongui, perquè expliqui el projecte ferroviari Tren de la Costa Brava.

El grup proponent és del Partit Socialista de Catalunya.

Vots a favor d'aquesta compareixença... Perdó, voleu dir alguna cosa? *(Pausa.)*
D'acord.

Vots a favor?

Unanimitat.

Sol·licitud de compareixença del secretari general del Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori perquè informi sobre els objectius i les línies estratègiques del departament

356-00032/13

En segon lloc hi ha una sol·licitud de compareixença del secretari general del departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori davant de la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, perquè informi sobre els objectius i les línies estratègiques del departament.

Qui sol·licita aquesta compareixença és el Grup de VOX. No sé si el seu diputat vol afegir alguna cosa? *(Pausa.)*

Per tant, procediríem a la votació.

Vots a favor d'aquesta compareixença? Un vot

Vots en contra?

Catorze.

I no hi ha abstencions.

Queda rebutjada, per tant, aquesta sol·licitud.

Sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Contra el Quart Cinturó perquè informi sobre el desplegament de l'autovia B-40

356-00056/13

I, finalment, hi ha una altra sol·licitud de compareixença d'una representació de la Plataforma Contra el Quart Cinturó davant de la Comissió de Polítiques Digitals i Territori, perquè informi sobre el desplegament de l'autovia B-40.

Proposen aquesta compareixença els Grups de Junts, Esquerra, CUP i En Comú Podem.

Per tant, procediríem a la votació.

Vots a favor?

Vots en contra? 1 vot en contra.

I abstencions?

Per tant, queda aprovada aquesta compareixença.

Moltes gràcies i molt bon dia.

La sessió s'aixeca a dos quarts d'una del migdia i dos minuts i dos minuts.