



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · primer període · sèrie C · número 55

Comissió de Polítiques Digitals i Territori

Sessió 4, dimecres 28 de juliol de 2021

Presidència de l'H. Sr. Ramon Tremosa Balcells

[Dossier](#)

TAULA DE CONTINGUT

Propostes de resolució (posposades) 250-00102/13, 250-00122/13 i 250-00126/13	4
Proposta de resolució sobre el tren tramvia del Pla de Bages (posposada) 250-00114/13	4
Proposta de resolució sobre la supressió de la societat FGC Mobilitat, SA 250-00073/13	4
Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-31 a Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú i Cubelles 250-00103/13	9
Proposta de resolució sobre el pla de millora i manteniment dels torrents que travessen els nuclis urbans de l'Alt Penedès i el Garraf 250-00104/13	12
Proposta de resolució sobre la millora de la carretera BV-2115 entre les carreteres C-32 i C-31 250-00106/13	14
Proposta de resolució sobre el centre logístic del Baix Penedès 250-00111/13	16
Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-15 entre Capellades i Vilanova del Camí 250-00112/13	20
Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera B-224 entre Martorell, Sant Esteve de Sesrovires i Masquefa 250-00113/13	22

* 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 4 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 secretària, Irene Aragonès Gràcia. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents Eva Candela Lopez, Elena Díaz Torrevejano, Jordi Riba Colom, Juan Luis Ruiz López i Jordi Terrades Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; Alba Camps i Roca, Ferran Estruch i Torrents i Engelbert Montalà i Pla, pel G. P. d'Esquerra Republicana; Joan Canadell i Bruguera, Cristina Casol Segué i David Saldoni i de Tena, pel G. P. de Junts per Catalunya; Andrés Bello Sanz, pel G. P. de VOX en Cataluà; Montserrat Vinyets Pagès, pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar; Marc Parés Franzí, pel G. P. d'En Comú Podem, i Marina Bravo Sobrino, pel G. P. de Ciutadans.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Proposta de resolució sobre la supressió de la societat FGC Mobilitat, SA (tram. 250-00073/13). Grup Parlamentari de VOX en Cataluà. Debat i votació (text presentat: BOPC 35, 12).

2. Proposta de resolució sobre la fibra òptica a la Sénia (tram. 250-00102/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació (text presentat: BOPC 46, 11).

3. Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-31 a Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú i Cubelles (tram. 250-00103/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 12; esmenes: BOPC 79, 73).

4. Proposta de resolució sobre el pla de millora i manteniment dels torrents que travessen els nuclis urbans de l'Alt Penedès i el Garraf (tram. 250-00104/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 13; esmenes: BOPC 79, 73).

5. Proposta de resolució sobre la millora de la carretera BV-2115 entre les carreteres C-32 i C-31 (tram. 250-00106/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 14; esmenes: BOPC 79, 74).

6. Proposta de resolució sobre el centre logístic del Baix Penedès (tram. 250-00111/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 20; esmenes: BOPC 79, 74).

7. Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-15 entre Capellades i Vilanova del Camí (tram. 250-00112/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 21; esmenes: BOPC 79, 74).

8. Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera B-224 entre Martorell, Sant Esteve de Sesrovires i Masquefa (tram. 250-00113/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 22; esmenes: BOPC 79, 75).

9. Proposta de resolució sobre el tren tramvia del Pla de Bages (tram. 250-00114/13). Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 46, 23; esmenes: BOPC 79, 75).

10. Proposta de resolució sobre els horaris de la línia 3 de rodalia a Centelles (tram. 250-00122/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 51, 6; esmenes: BOPC 79, 77).

11. Proposta de resolució sobre les edificacions abandonades o a mig construir en municipis turístics (tram. 250-00126/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 51, 10; esmenes: BOPC 79, 78).

El president

Molt bon dia. Benvinguts a aquesta Comissió de Polítiques Digitals i Territori, que serà l'última que farem abans de vacances.

En primer lloc, voldria saber si..., hi ha algunes substitucions, em sembla?
(Jordi Terrades Santacreu demana per parlar.)

Té la paraula.

Jordi Terrades Santacreu

Sí, pel Grup Socialistes, la diputada Elena Díaz substitueix la Rosa Maria Ibarra.

Ferran Estruch i Torrents

Molt bon dia a totes i a tots. La diputada Meritxell Serret serà substituïda per la diputada Alba Camps. Gràcies.

El president

Molt bé. També tinc entès que algun grup desitja retirar o posposar o ajornar alguna PR? Pel Grup Socialista?

Jordi Terrades Santacreu

Sí, president.

Propostes de resolució (posposades)

250-00102/13, 250-00122/13 i 250-00126/13

El Grup Parlamentari Socialistes demana posposar el punt número 2, 10 i 11 de l'ordre del dia per a una altra comissió.

Marc Parés Franzi

Sí, president...

El president

Els comuns també?

Marc Parés Franzi

Sí.

Proposta de resolució sobre el tren tramvia del Pla de Bages (posposada)

250-00114/13

El Grup Parlamentari d'En Comú Podem demanem posposar per a la propera sessió el punt número 9 de l'ordre del dia.

(Pausa.)

El president

Molt bé. Doncs, comencem. Som en aquesta sala i hem de tenir les finestres obertes, per tant, us convido, si voleu, a treure-us l'americana i potser també la corbata. Però, bé, en funció de com evolucioni el debat.

Proposta de resolució sobre la supressió de la societat FGC Mobilitat, SA

250-00073/13

Escolteu, tenim, per tant, set propostes de resolució i començarem per la primera, que fa referència a la supressió de la societat de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya Mobilitat, SA, que presenta el Grup Parlamentari de VOX. Per tant, donaríem la paraula al seu portaveu, senyor Andrés Bello. Té cinc minuts.

Andrés Bello Sanz

Perdón, como cuestión previa... (*Pausa.*) Sí, no, digo que, como cuestión previa, ¿de cuántos minutos disponemos cada uno?

El president

Bé, hi ha un acord del primer dia de fer una intervenció de cinc minuts, si és possible.

Andrés Bello Sanz

De acuerdo.

El president

Si necessita sis o set, en aquest cas concret, endavant.

Andrés Bello Sanz

No veo relojes por aquí, entiendo que desde la presidencia nos avisa, ¿no?, cuando se cumpla el tiempo, ¿no? (*Veus de fons.*) Muy bien. Perfecto.

Muy bien. Pues, como es sabido de todos, el Gobierno de España planificó la construcción de un nuevo ramal ferroviario para el acceso desde la ciudad de Barcelona hasta el aeropuerto Josep Tarradellas Barcelona - El Prat. Este ramal, de ancho ibérico, permitirá el acceso a las dos terminales del aeropuerto que, como saben, ahora solo es posible hacerlo hasta la T2.

Esta infraestructura se encuentra en un avanzado estado de construcción y cabe prever su puesta en servicio a partir del año 2023.

La Generalitat de Catalunya decidió que esta nueva línea ferroviaria la explotaría la empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, pero no explicó los motivos de esa decisión ni aportó informes técnicos que la avalaran.

El 18 de enero de este año se publicó el anuncio de licitación para el suministro de diez trenes para la línea Sant Andreu - Aeroport, por un precio de 187 millones de euros.

Posteriormente, el día 8 de abril, el Govern autorizó a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a constituir la sociedad FGC Mobilitat, sociedad anónima, con un capital social de 9 millones de euros.

Paralelamente, hemos asistido a un debate público en el que se cuestiona si el modelo de gestión elegido por la Generalitat es o no el correcto. La elección de la Generalitat hará pasar más trenes innecesariamente por los túneles que atraviesan la ciudad, reduciendo la capacidad de la red de cercanías y generando una merma en la calidad del servicio.

Además, obliga a la empresa FGC Mobilitat a comprar los trenes, que no tiene, por, como he dicho, 187 millones de euros.

Por parte del ministerio, de Renfe y, en particular, por el coordinador del plan de cercanías de Cataluña, señor Pere Macias, antiguo compañero de partido de algunos de los asistentes y persona conocedora del área, se han presentado alternativas que la mejoran desde el punto de vista técnico, económico y de servicio público.

Así se conectaría esta nueva línea con una de las ya existentes, prolongando su recorrido y aumentando el número de estaciones atendidas por los trenes con origen y destino al aeropuerto.

Esto incrementaría el número de usuarios por disponer de una conexión directa con el aeropuerto y reduciría los viajes en vehículo particular. Entiendo que es un objetivo en el que coincidimos todos los que estamos aquí.

Además, Renfe tiene una inmediata disponibilidad de trenes y su plan de renovación del parque móvil, ya en curso, le facilita esa disponibilidad cuando se precise.

Por último, la elección de Renfe supone optar por el operador de referencia del sistema ferroviario español, con una experiencia, recursos humanos y material móvil que hacen prever que el servicio que recibirán los ciudadanos será de alta calidad.

Tras el análisis de las claras desventajas de la opción de gestión del servicio elegido por el Govern de la Generalitat frente a la opción de Renfe que, como ha quedado dicho, es mucho más beneficiosa desde los puntos de vista técnico, económico y de calidad de servicio, no se entienden los motivos de esta extraña elección, que parece ir en contra de los principios de racionalidad y eficiencia en la gestión de los recursos públicos.

Ni en la documentación ni en las informaciones manejadas hemos encontrado ningún argumento ni informe técnico o económico que justifique esta decisión. Sospechamos que estos informes simplemente no existen.

Creemos que esta absurda, incomprensible, arbitraria y carísima decisión es otro caso más en que los partidos nacionalistas utilizan todos los recursos públicos provenientes de los ciudadanos catalanes para ponerlos al servicio de su proyecto secesionista.

Así, desde el Grupo Parlamentario VOX proponemos revocar el acuerdo de constitución de la sociedad FGC Mobilitat, sociedad anónima, y dejarlo sin efecto. Esta decisión supondría un ahorro de hasta 196 millones de euros. Negociar con el ministerio, Adif y Renfe la explotación del nuevo servicio ferroviario hasta el Aeropuerto de Barcelona - El Prat y acordar con Renfe las características del servicio a prestar, firmando los convenios de colaboración o instrumentos jurídicos que procedan.

Muchas gracias.

El president

Molt bé, moltes gràcies. Prosseguirem ara amb els diferents grups parlamentaris. Té la paraula el portaveu del Grup Parlamentari Socialistes i Unit per Avançar.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. Seré molt breu perquè és coneguda la posició del Grup Parlamentari Socialista respecte a qui seria l'operadora més òptima per prestar aquest servei de connexió entre Barcelona i... Barcelona..., nosaltres defensem les comarques metropolitanes i l'aeroport –ho vam exposar també a l'anterior comissió–, però creiem que no és..., el fet que el Govern hagi constituït aquesta societat, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya Mobilitat, no és una causa-efecte de qui ha d'operar aquesta nova infraestructura fins a l'aeroport.

Per tant, mantenint la posició sobre que nosaltres creiem que la millor operadora seria l'actual prestatari del servei de Rodalies, una cosa no té a veure amb l'altra. I per tant..., i com que nosaltres sí que hem tingut accés als estudis, perquè els hem demanat, a què feia referència el diputat de VOX, votarem en contra d'aquesta proposta de resolució.

El president

Moltes gràcies. Per Esquerra Republicana, senyor Engelbert.

Engelbert Montalà i Pla

Gràcies, president. Té nassos que es presentin en aquesta comissió amb aquesta proposta de resolució que no s'aguanta per enlloc. Té molts nassos que ens vinguin a fer perdre el temps en aquesta comissió i en seu parlamentària presentant aquesta proposta de resolució.

I només pot ser per dos motius: una, perquè tenen un desconeixement absolut del que fa Renfe i Adif en el territori o per mala llet. Jo crec que, si és per desconeixement de la gestió que fa Adif i Renfe en el territori, li plantejaré que trepitgin el territori i que trepitgin pobles com el meu, com Mollerussa, on Renfe i Adif fa que els estudiants de Mollerussa hagin d'anar a Borges a agafar el tren i no el puguin agafar a Mollerussa perquè tarda de quatre a cinc hores a arribar a Barcelona. O que els empresaris de la meva terra no puguin carregar mercaderies de les seves empreses a les línies d'Adif perquè no els deixen, d'acord? Me quedo... i crec que és per mala

llet. I, com que és per mala llet, els recomano, moltes vegades, la visualització de la pel·lícula *Good Morning Vietnam*, on s'hi especifica molt bé tècniques per alliberar-se d'aquesta mala llet i que no ens facin perdre el temps en una comissió com aquesta en seu parlamentària.

Moltes gràcies.
(*Remor de veus.*)

El president

Té la paraula ara, pel Grup de Junts per Catalunya, David Saldoni.

David Saldoni i de Tena

Quanta estona tenim?

El president

Fins a cinc minuts.

David Saldoni i de Tena

Fins a cinc minuts. No, perquè crec que és bo també poder-ho explicar, perquè s'ha dit un seguit de mentides, que jo crec que és molt important també poder-les ressaltar i no només, diguem, podem apellar a la qualitat del servei, al funcionament que hi ha, a les relacions que hi ha, a la previsió que hi ha a l'hora de donar-nos solcs a la Generalitat de Catalunya per poder fer funcionar els trens en els horaris en els quals voldríem exercir les nostres competències i que això, en aquests moments, no és viable. Però sí que el que voldria fer és destacar, en aquest cas, el que estem fent amb la R-Aeroport.

I, per tant, jo crec que és molt important destacar no només aquest discurs patriòtic que vostè ha fet, sinó que la idea és poder-nos assemblar a les grans capitals d'Europa, és poder tindre, en aquest cas, un servei ferroviari que pugui arribar a l'Aeroport de Barcelona i que ho pugui fer amb qualitat.

I quan vostè diu, per exemple, en aquest cas, que Renfe ja té trens i que ja ho podríem aplicar demà mateix amb els trens que Renfe té comprats, és que aquest no és el model que volem aplicar.

El que es vol fer és aplicar un model que el tren i totes les persones que l'han d'utilitzar puguin arribar a l'Aeroport de Barcelona amb la màxima fiabilitat, que puguin arribar, en aquest cas, amb eficiència, que pugui ser un sistema ferroviari que sigui còmode per al conjunt de viatgers que han d'anar a l'aeroport, que sigui una alternativa real al transport privat per anar a l'Aeroport de Barcelona.

I per aconseguir això no es fa, u, ni amb un tren de les Rodalies existents, perquè no podem condicionar que les Rodalies per anar a l'Aeroport de Barcelona siguin ni la R1, ni la R3, ni la R4 –que a mi ja m'agradaria, perquè, llavors, des de Manresa podria anar, segurament, directament a l'aeroport–, perquè no podem deixar que l'arribada a l'aeroport depengui de la fiabilitat que tenen aquestes línies. Si un dia la R4, de Manresa, va tard dos minuts, quatre minuts, cinc minuts, provocaria que molta gent perdés, en aquest cas, l'arribada a l'aeroport a l'hora a la qual hi hauria d'arribar.

Per tant, el que es fa és crear un sistema, una nova R-Aeroport, que el que fa és connectar, justament, totes les Rodalies, la R1, la R3, la R4. Totes tenen, en aquest cas, enllaços directes amb la R-Aeroport, que el que fa és crear un tren fiable que vagi des de Barcelona fins a l'aeroport, recollint totes les parades que hi ha en el centre de la ciutat.

I aquest tren que ha d'anar a l'aeroport ha de ser un tren per anar a l'aeroport. I quan vas a l'aeroport el que vols és un tren que et digui a quina hora surt l'avió, si l'avió, en aquest cas, va amb retard o no va amb retard, que puguis tindre un espai per deixar les maletes que sigui còmode, que sigui un tren realment preparat per anar a l'aeroport, com tenen la majoria de les capitals europees.

I, per tant, aquesta és la voluntat d'aquesta R-Aeroport i per això s'han de comprar aquests trens que siguin moderns, que siguin eficients. I aquí hi hem d'afegir, al final, que el que volem també és que, en aquest cas, l'operador de la Generalitat, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb una llarga trajectòria de qualitat i d'excel·lència, perquè el que podem fer també és mirar els estàndards de qualitat, que és el que s'ha mirat en aquests informes que vostè diu que no existeixen, és veure, doncs, el funcionament, les capacitats i també la viabilitat econòmica. I estem parlant, segurament, de les rodalies que, en aquest cas, poden ser, fins i tot, les més rendibles de les que hi ha en aquest moment.

Per tant, el que hem de vetllar és per la qualitat del servei, per poder-ho fer el màxim de bé possible. I en aquest cas, el que hauríem de vetllar no és per qui fa aquesta R-Aeroport, que creiem que el model és bo i molt eficient serà i molt agraït pels usuaris, sinó que pel que hem de vetllar és pel traspàs a la Generalitat de Catalunya, tal com es va fer l'any 2009, es va aprovar i és llei i en aquest moment això encara no es compleix, del traspàs dels més de 270 milions que cada any fan falta per a les Rodalies de Catalunya i no anar engreixant la factura de la Generalitat, i això és el que hem d'aconseguir fer també entre tots en aquesta legislatura.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. No veig cap diputada de la CUP. Per tant, doncs passariem al Grup d'En Comú Podem. Té la paraula el diputat Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. Bé, el nostre grup parlamentari votarà en contra d'aquesta proposta de resolució. De fet, ja vam debatre sobre aquesta qüestió la passada sessió de la comissió, ja vam manifestar, aleshores, la necessitat, doncs, de tenir tota la informació i els arguments que justifiquen la presa d'aquesta decisió. També vam expressar la necessitat que la connexió amb l'aeroport es dugui a terme garantint la connexió també amb els Vallesos i també amb el Bages, per tant, aquesta mirada.

Ara, d'aquí a afirmar que Ferrocarrils de la Generalitat és un «xiringuito» o un ens al servei del projecte nacionalista, home, jo diria que Ferrocarrils de la Generalitat el que fa és prestar un servei, que és un servei de ferrocarril, justament. Per tant, posem les coses al seu lloc.

I, dos, es diu que és una gran despesa, com si, si el servei el prestés algú altre, no costés un duro. Jo diria que també costaria diners que el prestés Renfe.

I, per acabar, s'ha dit també, però crec que no hem d'oblidar, doncs, les deficiències que té Renfe en la gestió de la majoria de serveis de Rodalies, alguns ho patim habitualment. També és cert, i això també cal dir-ho, que la Generalitat té les competències per qüestions com, per exemple, les freqüències i els horaris, tot i que siguin operades per Renfe. Per tant, a la Generalitat també li correspon aquesta presa de decisions.

En qualsevol cas, com he manifestat, hi votarem en contra.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula la portaveu del Grup Parlamentari de Ciutadans, senyora Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidente. Bueno, a mí, para empezar, por la intervención del grupo proponente, no me ha quedado nada claro si lo que no le gusta es que sea un servicio de lanzadera al aeropuerto, si lo que no le gusta o si lo que le molesta es que la propuesta sea que ese servicio lo preste Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. No me ha quedado claro tampoco que, si ese servicio lo hiciera Renfe, pues le parecería ya bien. Ni me ha quedado tampoco claro que, si FGC lo que hiciera fuera

prestar un servicio interconectado con el resto de la red de cercanías y que pudiera no ser una lanzadera, si no ser un servicio perfectamente integrado en la red, entonces sí que le parecería bien.

Yo creo que se están mezclando aquí dos cosas y que se están mezclando intencionadamente; claramente, intencionadamente.

Creo que, si lo que se pretendiera fuera buscar un consenso para conseguir la mejor prestación de servicio al aeropuerto, pues no se hubieran mezclado estas dos cuestiones.

Nuestra posición, la de Ciudadanos, es clara. Queremos el mejor servicio para los ciudadanos y ese servicio, pues, para nosotros no es el que hace FGC o el que hace Renfe, nosotros optamos, y creemos que así debe ser, por un concurso abierto en el que pudieran participar tanto FGC como Renfe como cualquier otro operador público de otro país o privado o cualquier operador que quisiera prestarlo.

Y sí que coincidimos en que el servicio de lanzadera no es el mejor posible. No es el mejor posible porque está pensando..., tiene una mirada muy corta, tiene una mirada, únicamente, en la prestación de ese servicio y no mira en el conjunto de la red y en las inconveniencias que generará al resto de la red de Cercanías, pero parece que tampoco le importa. Que Cercanías vaya mal es algo que ya sabemos que a este Govern no le molesta, que le ayuda a sus intereses muy a menudo y que nunca ha tenido la intención realmente de mejorarlo.

Como decía al principio, nosotros no tenemos ningún inconveniente en que sea FGC quien preste ese servicio. Ojalá pudiéramos sacar a concurso no solo la línea al aeropuerto, sino todas las líneas de cercanías, y se pudieran presentar FGC, Renfe y cualquier otro operador.

No compartimos que sea una lanzadera, por los inconvenientes que tiene, no solo ya para la conexión con el aeropuerto, que quedaría limitado únicamente a la ciudad de Barcelona, sino, obviamente, por la saturación de los túneles de Barcelona y como eso afecta a todo el resto de Cercanías de toda Cataluña.

Y, como digo, si realmente estuviéramos planteando una cuestión técnica, creo que sería mucho más fácil ponernos de acuerdo, pero entre los nacionalistas catalanes y su cortedad de miras en cuanto a esta cuestión, y los nacionalistas españoles, que tampoco parece que mejoren mucho los criterios, pues nosotros, desde luego, nos vamos a oponer.

El president

Moltes gràcies. Finalment, no veig tampoc cap diputada o diputat del Grup Mixt. Per tant, passarem a la votació d'aquesta proposta de resolució.

Vots a favor d'aquesta?

Una.

Vots en contra?

Catorze.

Per tant, queda rebutjada aquesta proposta de resolució per un 1 a favor i 14 en contra.

Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-31 a Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú i Cubelles

250-00103/13

Seguim endavant. Seguidament, tenim una proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-31 a Sant Pere de Ribes, Vilanova i la Geltrú i Cubelles. Una proposta que presenta el Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, per tant, té la paraula diputat.

Juan Luis Ruiz López

Moltes gràcies, president. El 8 d'agost del 1985 es va inaugurar la variant de l'antiga C-246, avui la C-31, entre Cubelles i Sitges, passant per Sant Pere de Ribes i Vilanova i la Geltrú. De fet, la variant comença, físicament, a Vilanova, travessa Sant Pere de Ribes i, a partir d'aquí, arribava fins a Sitges. Després, l'autopista C-32 va eliminar una part del vial de la C-31 i tenim una carretera que en alguns trams obliga a tornar a entrar a l'autopista.

En aquell moment, el vial va millorar molt la comunicació interna de la comarca del Garraf i estructurava el territori. Però, com diem, avui dia encara travessa pel mig els nuclis urbans de Cubelles, de Cunit, de Segur de Calafell, de Calafell, etcètera, sense cap altra alternativa.

Amb l'obertura, a partir dels anys 90, de l'autopista del Garraf pels túnels, primer fins a Sitges i després fins al Vendrell, acompanyat de l'increment demogràfic i d'activitats, havia de suposar que l'autopista C-32 assumiria els trànsits de pas i, per tant, la C-31 consolidaria el seu rol com a vial intern de comunicació del Garraf i el Baix Penedès. Però això no ha estat així.

Existeix un elevat cost dels dos peatges, els dos situats a una de les comarques més petites i que suposa, per anar o tornar de Barcelona, el cost, sense aplicar descomptes, és de 6,89 el peatge de Vallcarca i 4,11 euros el de Cubelles. En total, onze euros per un sol viatge. En el moment en què el peatge de Martorell desaparegui, al Garraf ens pot arribar a sortir més a compte anar per l'AP-7 per entrar a Barcelona. I aquesta disfuncionalitat de la C-32 també impacta, clarament, sobre la C-31. I, fins i tot, el pla director de mobilitat de la regió metropolitana vigent diu que la C-31, al seu pas per Vilanova i la Geltrú, atrau trànsit a la C-32, que es veu més condicionada per les noves limitacions de velocitat en ser de peatge.

I també deia que presenta nivells de congestió a l'altura de Vilanova i la Geltrú pel mateix motiu que acabem de comentar de la C-17. En aquest cas, la C-31 competeix amb la C-32 de peatge en aquesta zona.

Fins i tot en algun moment dels treballs previs del pla territorial del Penedès, que està en redacció per part del departament, s'havia plantejat com a opció a estudiar la creació d'una nova variant a partir de Cubelles fins a Calafell de la C-31, que anés paral·lela a la C-32, opció, finalment, desestimada.

Cal dir també que, a part dels peatges de la C-31 al seu pas pel Garraf, trenta-cinc anys després de la seva obertura, viu en un territori que ha doblat la seva població, s'han augmentat els polígons d'activitat al voltant dels eixos viaris i és una comarca amb una clara destinació turística, cultural i de serveis.

En qualsevol cas, el pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 preveu que la C-31, en el seu pas pel Garraf i el Baix Penedès, sigui un vial de la xarxa viària primària. I entre les propostes diu el següent: «C-31 condicionament i desdoblament entre Calafell i Sitges.»

Per tot això demanem que es compleixi, no?, amb el que diu el pla d'infraestructures i es puguin iniciar els treballs previs per tal que el desdoblament del vial tingui presents aquestes noves realitats de la comarca del Garraf. Proposta, a més a més, aquesta, que gaudeix d'un ampli consens polític en el territori.

La setmana passada mateix el Govern de Vilanova i la Geltrú, conformat per Esquerra Republicana, Junts i la CUP, també ho reclamava públicament, fruit d'una visita del nou delegat de la vegueria a la ciutat. I, per tant, ens sembla que donariem resposta a una de les necessitats d'aquest territori.

Moltes gràcies.

El president

Molt bé. Moltes gràcies. Hi ha una esmena transaccional signada pels grups d'Esquerra i Junts, per tant donaria la paraula al Grup d'Esquerra Republicana, al diputat...

Alba Camps i Roca

Sí; gràcies, president.

El president

Endavant.

Alba Camps i Roca

Bon dia, diputats i diputades. El Grup d'Esquerra Republicana votarem a favor d'aquesta proposta de resolució. Volem agrair la predisposició del Grup de Socialistes a transaccionar la nostra esmena. Hi votem a favor perquè entenem que la mobilitat de les persones al nostre país ha de seguir sent una prioritat d'aquest Govern i també del Parlament.

Millorar la mobilitat no només implica, per això, desdoblant vies, tenim moltes vies d'alta capacitat i creiem que també hem d'anar cap a maximitzar l'ús d'aquestes vies, seguint estratègies, doncs, com, per exemple, la que preveu el Govern per al proper 1 de setembre, que és un seguit de descomptes aplicables a la C-32.

En aquest sentit, també convidem a reflexionar sobre les noves oportunitats que s'obriran en breu degut a la fi d'algunes concessions i, per tant, començar a parlar de conceptes com la vinyeta seria més que encertat per aquest motiu.

Nosaltres, doncs, com he dit, hi votarem a favor, el Grup d'Esquerra Republicana. Gràcies.

El president

Gràcies, diputada Camps. Té la paraula ara la diputada Cristina Casol per part del Grup de Junts.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. Bon dia, diputats i diputades. Agraiem la vostra predisposició amb la transacció.

Ens centrem en aquest tram, aproximadament, que són uns dotze quilòmetres entre Sant Pere de Ribes i Cubelles. És un tram que discorre, principalment, per una trama urbana i, en bon tros, dintre del que és el municipi de Vilanova i la Geltrú. Això fa que sigui difícil en vies com aquestes plantejar un desdoblament, donada la impossibilitat.

Tot i amb això, nosaltres entenem que la C-32, que passa pel nord d'aquesta via, es configurarà com un corredor lliure de peatges que farà que els desplaçaments de llarg recorregut entre l'AP-7 sud, Vendrell i Barcelona, quedin resolts.

Aquesta política de descomptes i bonificacions posa el focus en la necessitat del territori i en la mobilitat que obliga. És a dir, aquest tram es correspon, en trets generals, a descomptes que seran, sobretot, per a turismes, que poden arribar a un setanta per cent a la barrera de Cubelles, en trànsits d'anada i tornada en una mateixa jornada laboral fins a un màxim de quatre desplaçaments, amb una inscripció prèvia que ha de fer l'usuari al registre de beneficiaris. I que també hi haurà pagaments de forma dinàmica i que es poden afegir altres descomptes als que hi ha, de l'etiqueta Eco, fins a un màxim d'un setanta-cinc per cent.

Nosaltres entenem que aquesta nova situació de la C-32 per desbloquejar aquesta artèria, que està, a més, acordada amb el territori, millorarà sensiblement la mobilitat en aquest tram.

Moltes gràcies.

El president

Gràcies, diputada. Seguidament, té la paraula el portaveu del Grup Parlamentari VOX, senyor Bello.

Andrés Bello Sanz

Sí, a nosotros nos parece bien que se facilite el derecho a la movilidad de los ciudadanos de estos pueblos y, por tanto, pues, votaremos a favor.

El president

Gràcies... *(Per raons tècniques, no ha quedat enregistrada part de la intervenció del president.)*

Marc Parés Franzi

Sí, gràcies, president. Bé, el nostre grup parlamentari ens abstindrem en aquesta proposta de resolució, no perquè no siguem conscients de la problemàtica que s'ha descrit, però, en tot cas, sí que creiem que cal plantejar solucions en altres termes o, com a mínim, contemplant altres línies de treball.

I en aquest sentit, crec, bé, que el que no podem pensar... o hauríem de canviar el pensament en la mesura que anem desdoblant i fent nous vials quan ja existeixen infraestructures i que el problema és que hi ha un peatge i que, per tant, pel cost d'aquesta infraestructura, el trànsit es desvia per altres que queden saturades i que, aleshores, hem d'ampliar o desdoblar.

Per tant, en aquest sentit, la primera línia de solució és evident que va, doncs, per l'eliminació dels peatges de la C-32, que creiem que és un element que cal posar sobre la taula, com també ja s'ha dit en algunes de les intervencions, no?, i que, per tant, aquí ja rau bona part de la solució.

Però després hi ha una altra qüestió de la que no s'ha parlat i que creiem que cal també posar sobre la taula, que és l'alternativa del tren. I aquí hi ha una qüestió, que també és competència de la Generalitat, que és tot el que té a veure amb les tarifes en aquest territori. I, aleshores, crec que hem de ser conscients que en cinc quilòmetres es passa, no?, de zona 3 a Sitges, zona 4 a Vilanova i zona 5 a Cubelles. Per tant, en cinc quilòmetres passem de zona 3 a zona 5, amb l'impacte que això té tarifari per als seus usuaris.

Per tant, creiem que cal un plantejament de solucions que incorpori l'element ferroviari i que tingui en ment o que prioritzi l'eliminació del peatge i que, amb aquest tipus de solucions, doncs no serien necessàries algunes de les intervencions que s'han plantejat. Per tant, ens abstindrem.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Tot seguit, té la paraula la diputada del Grup Parlamentari de Ciutadans. Senyora Marina Bravo, si vol intervenir...

Marina Bravo Sobrino

Sí, per part meva només dir que subscriurem la moció.

El president

Molt bé. Moltes gràcies. Procediríem, doncs, a la votació.

Vots a favor?

Catorze.

Vots en contra?

Zero.

I 1 abstenció.

Proposta de resolució sobre el pla de millora i manteniment dels torrents que travessen els nuclis urbans de l'Alt Penedès i el Garraf

250-00104/13

Molt bé. Passem al punt 4 de l'ordre del dia, proposta de resolució sobre el pla de millora i manteniment dels torrents que travessen els nuclis urbans de l'Alt Penedès i el Garraf. És també una PR del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Per tant, té la paraula...

Juan Luis Ruiz López

Sí; moltes gràcies, president. Seré molt ràpid. És una proposta de resolució que, en aquest cas, doncs, parlem dels municipis de l'Alt Penedès i el Garraf però, evidentment, ho podem fer extensiu a tot el territori, eh?, i, per tant, que valgui aquesta proposta de resolució per a tots els territoris de tots els municipis que tenen algun torrent en el seu nucli urbà i que es troben en aquesta situació.

Com vostès saben, el manteniment i la millora d'alguns dels trams d'aquests torrents, doncs, són competència de l'Agència Catalana de l'Aigua. En molts casos, doncs, el manteniment entenem que no és l'adequat, que no es realitza i, fins i tot, fa temps que no hi ha inversions i això pot donar..., de fet, pot causar problemes i un risc important, no?

Per tant, a més a més, hi ha altres ajuntaments, hi ha molts d'aquests ajuntaments que han elaborat propostes de millora, propostes fins i tot de transvasament, però és evident que no tenen la capacitat econòmica per tirar-ho endavant i tampoc és la seva competència, no?, que això li correspon a qui li correspon.

I és per això, doncs, que hem presentat aquesta proposta de resolució, i que ja avancem que l'esmena que ens han proposat la trobem totalment, diguéssim, adequada, necessària i que l'acceptem i que ens sembla oportuna.

El president

Moltes gràcies. Efectivament, tenim esmenes del Grup de Junts, per tant, tindria la paraula diputada Cristina Casol.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. Bé, òbviament, l'ACA té dos programes de manteniment que són diferents. Els trams que recorren fora del sòl urbà tenen un programa de manteniment propi de l'ACA. Els programes que són dintre de sòl urbà l'ACA dona subvencions i ajuts en aquest municipi. Perquè cal remarcar que, d'alguna manera, és competència dels ajuntaments mantenir les lleres que recorren dintre del sòl urbà. En aquest sentit, la línia de subvencions abastarà tot el que sigui sòl urbà.

I, finalment, bé, acceptar que des de l'agència s'ha d'elaborar un pla de manteniment que sigui per a tot el país, no per a aquestes comarques que vostès especificaven.

Per tant, agraïm l'acceptació de l'esmena.

El president

Moltes gràcies. Per part d'Esquerra Republicana, el diputat Engelbert Montalà.

Engelbert Montalà i Pla

Gràcies, president. Agrair la facilitat de les transaccions, en aquest cas, del Grup Socialistes. El Grup d'Esquerra Republicana votarà a favor d'aquesta moció.

Sumar-me a les paraules de la companya diputada de Junts. Vostès saben, jo sé i la majoria de diputats d'aquesta comissió sabem que l'Agència Catalana de l'Aigua aprova cada any un programa de manteniment i conservació de lleres públiques en trams urbans i no urbans.

U. El programa de manteniment i conservació de les lleres conté actuacions que afecten trams no urbans i trams urbans. O sigui, en els dos àmbits, eh? És a dir, l'Agència Catalana de l'Aigua aprova cada any un programa on hi ha actuacions en els dos àmbits, en trams urbans i en trams no urbans. És perquè quedi clar. En trams urbans, mitjançant subvencions, i en trams no urbans perquè li toca.

Malgrat tots aquests ajuts que pugui fer l'Agència Catalana de l'Aigua, recordar i fer-los recordar que la competència del manteniment dels torrents en trams urbans és competència dels ajuntaments. I aquí sí que entenc perfectament que hi ha ajuntaments que tenen dificultats a l'hora de poder exercir i que és competència, en aquest cas, de tots, de buscar la millor de les solucions per fer un acompanyament constant i ajudar a aquests ajuntaments.

Per això la moció li votarem a favor i per això els acompanyem i els agraïm les transaccions que hi han fet. Per tant, res més.

Moltes gràcies.

El president

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

Andrés Bello Sanz

Bueno, pues nosotros vamos a votar a favor. Nos parece bien que se limpien los torrentes, sea competencia de la Generalitat o sea competencia de los ayuntamientos. En cualquier caso, que se mantengan y, por tanto, voto a favor.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat Marc Parés, del Grup d'En Comú Podem.

Marc Parés Franzl

Sí, simplement, per manifestar el nostre vot favorable.

Gràcies.

El president

Gràcies. Diputada Bravo, de Ciutadans...

Marina Bravo Sobrino

Igualment, per manifestar el nostre vot favorable.

El president

Molt bé. Doncs passem a la votació amb l'esmena esmentada.

Vots a favor?

Unanimitat.

Proposta de resolució sobre la millora de la carretera BV-2115 entre les carreteres C-32 i C-31

250-00106/13

Proposta de resolució sobre la millora de la carretera BV-2115 entre les carreteres C-32 i C-31. Presenta aquesta proposta de resolució el Grup Socialistes i Units per Avançar, per tant, té la paraula el diputat Ruiz.

Juan Luis Ruiz López

Gràcies, president. Sí, avui va del Penedès-Garraf. *(Rialles.)* Gràcies. No, aquest vial està dividit entre una part que és propietat de la Diputació de Barcelona, que, bàsicament, comprèn el tram situat entre el nus de la C-31 i la ronda Ibèrica de Vilanova i la Geltrú, que, a més a més, es troba dins el sector urbanístic de l'Eixample Nord, per tant, propietat de la diputació en seria un terç, eh?, aproximadament, del total d'aquesta carretera. I, l'altra part, els dos terços restants, la propietat és de la Generalitat, que seria des de la C-31, bàsicament, fins a la C-32 i després ja arriba fins a l'Arboç, no?

L'any 2016 es va fer un avantprojecte de carril per a vianants i bicicletes per donar resposta a la mobilitat entre la zona nord i equipaments públics i privats, no? I l'any 2018 es va fer ja un projecte executiu. L'import d'aquest projecte està valorat, aproximadament, en un 1.100.000 euros, aproximadament. I, a més a més, també es desconeix si existeix o es disposa del finançament, tot i que l'Ajuntament de Vilanova i la Geltrú va anunciar la seva construcció l'any passat, cosa que no es va produir i, evidentment, no es produirà, no?

Però sí que és veritat que aquest estudi responia només a un tram, eh?, d'aquest vial i, a més a més, era un avantprojecte o un projecte, després, executiu només per a carril bici i vianants. No donava resposta a problemes de seguretat que encara

existeixen en aquest vial, no? Qüestions pendents, doncs, com millorar la seguretat a la intersecció entre el camí ral i la sortida del barri de la Collada o millorar la seguretat a la intersecció al càmping; un càmping que, a més a més, és un càmping reconegut, molt reconegut i prestigiós i que cada any rep premis importants pel que fa a la seva qualitat.

Després, també no dona resposta als accessos d'entrada i sortida direcció Barcelona de la C-32. I després també, doncs, altres qüestions lligades també amb la seguretat en revolts i altres qüestions, no?

Per tant, es fa imprescindible, doncs, fer un estudi de millora de tot aquest vial, ja que en molts casos és l'únic accés per accedir tant a la C-31 com a la C-32. I, a més a més, aquesta també és una reivindicació històrica, també és una reivindicació que té un ampli consens polític. Igual que l'altra proposta de resolució que ha presentat el mateix Govern de la ciutat de Vilanova i la Geltrú la setmana passada en la seva visita al nou delegat del Govern a la vegueria, també ho va reivindicar, també ho va posar sobre la taula i, per tant, doncs és per això que els demanem el vot favorable.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Veiem que hi ha també una esmena transaccionada, per tant donaríem la paraula a la diputada Casol, de Junts.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. Acceptem la bona voluntat per arribar a una transacció. Efectivament, nosaltres impulsarem també per encarregar durant aquesta legislatura aquest estudi de millora de la carretera que va de Vilanova fins a l'Arboç.

Tot i amb això, assenyalar, com heu dit, que, tret de les tasques regulars de manteniment, s'han fet moltes millores en aquest tram de carretera. S'ha fet una millora en la senyalització vertical, també hi ha hagut aquest carril fins al càmping Vilanova que millora, d'alguna manera, el que és el circuit de vianants i de bicicleta. I també està prevista una rotonda a la part més urbana.

No obstant, nosaltres agraïm la transacció i demanarem al Govern que faci aquest estudi durant aquesta legislatura.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Doncs, per part d'Esquerra Republicana, el diputat Estruch.

Ferran Estruch i Torrents

Moltes gràcies, president. Bon dia a totes i a tots. Sumar-me a les paraules de la diputada Casol i també del diputat Ruiz. I entendre, doncs, que aquesta és una necessitat i, per tant, que cal articular aquestes millores en aquest tram de la carretera, entre aquestes carreteres, en aquest tram de la carretera 2115.

I, en aquest sentit, com es deia, són unes millores compartides i unes necessitats compartides amb el territori. I, en aquest sentit, doncs, el compromís també i la voluntat del Govern en aquesta legislatura d'impulsar el projecte i les millores.

I per tant, també agrair la bona entesa i predisposició a la transacció.

Gràcies.

El president

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

Andrés Bello Sanz

Bien, nosotros también esta propuesta nos parece correcta, mejora la calidad de vida y el derecho de la movilidad de los ciudadanos de estas dos comarcas. Por tanto, votaremos a favor.

El president

Molt bé. Seguidament, per ordre de grups parlamentaris, tindria la paraula la diputada Montserrat Vinyets, si és que té alguna cosa a dir a la proposta de resolució sobre la millora de la carretera BV-2115 entre les carreteres C-32 i C-31. O, si vol, mirar-s'ho un moment, breument?, faig els altres grups.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, l'hi agraeixo, senyor president. Gràcies

El president

D'acord. Doncs, diputat...

Marc Parés Franzí

Sí; gràcies, president. El nostre grup parlamentari comparteix les necessitats que es descriuen a la proposta, com la proposta que es fa i, per tant, doncs votarem favorablement a aquesta proposta de resolució.

Gràcies.

El president

Gràcies. La diputada Marina Bravo del Grup de Ciutadans.

Marina Bravo Sobrino

Por nuestra parte, únicamente decir que el plazo al que se ha llegado en la transacción durante esta legislatura para un nuevo estudio la verdad es que nos preocupa un poco, pero votaremos favorablemente para que nadie puede cuestionar cuál es nuestro sentido del voto y que nosotros apoyamos la realización de este proyecto y que se haga con la mayor urgencia posible.

Creemos que es una actuación necesaria por cuestiones de seguridad. En este tramo de carretera hay negocios, incluso una residencia de mayores, cuyos accesos, pues, no cuentan con las garantías necesarias. Y, como digo, creemos que es urgente mejorar la seguridad, en general, y, en particular, de viandantes y ciclistas.

Gracias.

El president

Moltes gràcies. Diputada Vinyets, endavant.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí. Bon dia. Nosaltres també votarem favorablement pels motius que la meua companya acaba d'exposar, que fem nostres.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Per tant, seguidament, posaríem a votació la proposta de resolució amb l'esmena transaccionada.

Vots a favor?

Aprovació per unanimitat.

Proposta de resolució sobre el centre logístic del Baix Penedès

250-00111/13

Proposta de resolució sobre el centre logístic del Baix Penedès, també presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Per tant, tindria la paraula el diputat Terrades.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. La comarca del Baix Penedès és una de les comarques, un dels territoris de Catalunya més afectats per l'atur, no? No és d'ara, és un tema ja recurrent.

Ara bé, aquesta comarca és una comarca que serveix de ròtula a les àrees metropolitanas de Barcelona i de Tarragona. Fruit d'això i d'aquesta posició estratègica en el territori, és la comarca que està acollint un creixement demogràfic des de fa molts anys, no?

Hem vist amb preocupació que algunes de les activitats industrials ubicades en el territori han tancat recentment, per les reconversions industrials que hi ha, cosa que encara ha impactat més sobre la situació d'atur al Baix Penedès.

Estudis de la Universitat Rovira i Virgili han manifestat també recurrentment que l'activitat prevista d'una activitat logística en aquest territori, el conegut Logis Penedès, generaria, a part de les seves aportacions al PIB de Catalunya, creació de llocs de treball directes, al voltant de cinc mil, i, si comptem els indirectes, al voltant dels nou mil.

El meu grup parlamentari, històricament, ha defensat la ubicació d'aquesta infraestructura al Baix Penedès. No és la primera vegada que portem aquesta qüestió al Parlament. De fet, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, l'any 2012, ja va aprovar el pla director urbanístic del Logis Penedès. I, reiteradament, el Parlament li ha demanat al Govern que activi ja els mecanismes per a la ubicació d'aquest centre logístic.

Tampoc no podem obviar que l'activitat logística a Catalunya ja representa més del quatre per cent del producte interior brut del país, és una activitat que està en creixement.

Recentment, també hem estat coneixedors de les necessitats, fruit també de la reconversió que el sector de la indústria de l'automòbil està tenint al nostre país... –i que és una activitat que no volem perdre, almenys el meu grup parlamentari no la vol perdre, creiem que l'hem de reforçar–, hem estat coneixedors de les necessitats d'ampliació també de l'Idiada, que està ubicat en aquests espais, no? Que, com vos- tès saben, Idiada presta serveis de disseny, d'enginyeria, de proves i homologació a la indústria de l'automòbil. Per tant, considerem que seria oportú, que és oportú la revisió del pla director urbanístic que permeti doncs l'ampliació de l'Idiada i que ho faci compatible també amb l'activitat logística.

Aquest era el sentit de les nostres propostes. També el sentit d'una esmena que el grup parlamentari de Junts per Catalunya ha presentat i que ja els anuncio que els hi acceptarem, eh? Creiem que és necessari per a l'activitat econòmica del país redactar aquest un nou pla director, aprovar-lo i tirar endavant aquest projecte en benefici del territori immediat, que és el Baix Penedès, però també en benefici de l'economia del país.

El president

Moltes gràcies. Donaríem ara la paraula al diputat d'Esquerra, Ferran Estruch.

Ferran Estruch i Torrents

Bon dia altre cop. Nosaltres, la posició del Grup d'Esquerra Republicana amb relació al Logis Penedès és coneguda. Nosaltres no estem d'acord en crear aquesta plataforma logística. Creiem també que al Penedès, al Baix Penedès, el futur d'aquest territori no passa per un centre logístic, que no aporta valor afegit, que no aporta I+D, que no aporta... i que no afavoreix l'economia productiva i, per tant, que no aporta riquesa al territori.

Entenem que no és el projecte que nosaltres defensem i que la gent allà al territori..., ni que genera consens en el territori. Creiem que és, com deia també en una intervenció en el plenari, que és d'aquells projectes, em sembla que fa gairebé vint anys que se'n parla, projectes caducs, desfasats i cal apostar per nous projectes que generin valor afegit, que generin riquesa per al territori.

Tenim ara una oportunitat i per això defensem –com també ho defensava fa pocs dies el delegat del Govern al Penedès– aquesta construcció d'un centre automobilitic potent, també vinculat als fons Next Generation. Hi ha la possibilitat d'una

ampliació important en un projecte, que també comentava el diputat Terrades, i nosaltres creiem que aquest projecte d'Idiada, doncs, és el correcte i és el que pot generar aquest valor afegit i aquesta suma en el territori. Un projecte que el vinculem a una de les prioritats del país, que és el vehicle elèctric i, en aquesta nova etapa, doncs del vehicle elèctric i autònom.

A més, creiem que a part de generar valor afegit, de generar riquesa en el territori i de ser un projecte, doncs, que rellança no només aquest territori, sinó el conjunt del país, també és més respectuós amb el medi ambient que no pas aquest projecte, com deia, logístic. I entenem, doncs, que el futur del Penedès no passa per un centre logístic de grans dimensions, sinó per un projecte com el que es defensa d'aquest nou centre automobilístic, potent, en el qual doncs el territori creiem que se'n veurà més beneficiat i és un projecte de futur i no de passat.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat Joan Canadell.

Joan Canadell i Bruguera

Bé, bon dia. Gràcies, president. Bé, dona la casualitat que ahir, justament, va sortir un article al *Via Empresa* que diu que Catalunya ja s'ha convertit en el segon territori de la Unió Europea amb més pes del sector logístic dintre del seu PIB.

Això és bo o dolent? És molt bo. De fet, això –i em permetrà, president, que l'utilitzi– vostè ho va escriure el 2008 en un llibre que es deia *Catalunya serà logística o no serà*. Per què? Perquè el món va cap aquí.

És a dir, jo que vinc del sector industrial, els puc dir que l'any 93-94, en una empresa que vaig treballar, que érem mil cent treballadors, doncs n'hi havien vora dos-cents que estaven als magatzems. Avui en dia aquella empresa estaria amb vint persones als magatzems. Per què? Perquè tot està molt més tecnificat, tot està molt més automatitzat.

I, per tant, els magatzems, avui per avui, no els hem de veure com aquell tipus de feina de baix valor afegit, els magatzems logístics avui incorporen gairebé més enginyers que no pas mossos, eh? De fet, de mossos, cada cop n'hi ha menys, encara n'hi ha, eh?, però, dintre de la cadena total de mà d'obra, dintre d'un espai logístic com el que avui presentem, doncs, cada cop és més la gent que té un nivell d'estudis o que necessita, requereix un nivell d'estudis més alt.

Per tant, hem de canviar aquesta idea, perquè el temps evoluciona i el món evoluciona, de que la logística no és bona per al país. Al contrari, la logística és molt bona. Però és que, a més a més, forma part de la indústria; és a dir, que perdem pes industrial a favor de la logística, simplement és que abans els magatzems estaven a les fàbriques i ara els magatzems estan fora de les fàbriques i són més automàtics.

Quina diferència hi ha entre que una màquina agafi una peça i la col·loqui per acoblar-la en un altre lloc amb una màquina que agafi un palet, una caixa, i la posi en un altre palet? És a dir, pràcticament, és el mateix. Per tant, logística i indústria tenen una frontera molt poc clara. Per tant, la logística és bona, eh?

Això no vol dir que nosaltres apostem per un model de magatzems amb mossos de mil euros, eh? No, estem apostant per un model de magatzems logístics amb enginyers de dos mil o tres mil euros, eh? Aquest és el model. I el Logis Penedès va cap aquí. Per tant, no podem dir que no és un bon projecte. Evidentment, ha de ser compatible amb l'Idiada, és que no en tenim cap dubte, eh? I per tant, des de la conselleria, evidentment, que això es tindrà en compte i es lluitarà perquè sigui així.

Per tant, hem de dir que, ja que Catalunya cada cop és més logística i ara estem darrere els Països Baixos, el que hem de fer és intentar d'aquí uns anys fins i tot posar-nos a davant, eh? I jo crec que ho podem fer si aquest país és un estat independent i té totes les infraestructures que necessita perquè això sigui així, eh? Per tant, lluitarem per això.

Una comarca com el Penedès que, com ha dit el diputat Terrades, que és de les que té l'atur més alt del país, necessita Idiadas i necessita Logis Penedès. Ho necessita tot, tot el que puguem, eh?, perquè, si no, se n'aniran a un altre lloc. El company deia que ell se'l vol endur a un altre lloc, si no el voleu, eh?

Però, evidentment, el que hem de fer és apostar pels dos projectes, els dos són bons projectes. I per tant, nosaltres, evidentment, hi votarem a favor. Hem fet una esmena o un parell d'esmenes que han sigut acceptades, i per tant, agraïm al Grup Socialistes que així ho hagi fet.

A més a més, es dona la casualitat que està previst fer una terminal ferroviària multimodal que tindrà la recta més llarga de l'Estat, amb 1.500 metres, i serà una de les quatre plataformes logístiques més importants, junt amb el Logis Empordà, amb La Llagosta i el Port de Barcelona.

Per tant, estem fent de Catalunya cada cop més un país més logístic, que, com deia el president, és el que serem també, industrial, logístic, tecnològic, és que ho tenim tot, eh? I aquesta és la gràcia del nostre país i hem d'anar a favor de tot i no en contra de res.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat Bello, del Grup Parlamentari de VOX. Si vol intervenir...

Andrés Bello Sanz

Sí, como ya se ha comentado, esta propuesta, pues, tiene como intención crear riqueza y empleo en una zona especialmente castigada por la crisis y, por tanto, no vemos ningún motivo para oponernos. Por tanto, votaremos a favor.

El president

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

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, gràcies. Nosaltres entenem que el territori que comprèn la vegueria del Penedès es veuria dràsticament perjudicada per l'impacte ambiental que suposa tirar endavant aquest pla, que és un pla dissenyat des de la capital, sense tenir en compte les peculiaritats del territori. Només afavoriria unes poques empreses i de cap de les maneres és correcte, al nostre entendre, aquest mantra que generarà ocupació laboral.

Aquest és un pla que s'aprova el juliol del 2012 per part de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, que encara no se n'ha aprovat cap planejament derivat, passats més de deu anys. Per tant, és una cosa que ja per ella mateixa queda absolutament desfasada de tota l'emergència climàtica en la que ens trobem avui en dia i que entenem que seria una mala peça al teler per al territori tirar endavant aquest centre logístic. I, per tant, el nostre vot és contrari a l'aprovació d'aquesta PR.

Gràcies.

El president

Gràcies. Seguidament, si vol intervenir, el diputat dels comuns Marc Parés...

Marc Parés Franzi

Gràcies, president. El nostre grup votarem en contra d'aquesta proposta de resolució. És coneguda també la posició del nostre grup parlamentari, contrària a aquest projecte del Logis Penedès.

De fet, nosaltres el que creiem és que el que necessita el Penedès és planificar el conjunt del seu territori i, per tant, el que cal és que puguem tenir el pla territorial parcial del Penedès aprovat en la seva globalitat i que, per tant, puguem planificar el territori tenint en compte tots els seus elements. Perquè, efectivament, el Pene-

dès és un territori que necessita reindustrialització, però també és un territori agrari important on cal preservar espais agraris, segurament això ho hauríem de tenir en compte, perquè qualsevol projecte logístic el que fa també és ocupar sòl. Per tant, al final, també estem ocupant nou sòl i cal planificar-lo.

Vull recordar també la gran quantitat de polígons industrials que hi ha al Penedès actualment en desús. Per tant, aquest és un element que també hem de posar sobre la taula, no? Per exemple, el Polígon dels Masets, entre el Vendrell i Bellvei, doncs fa més de quinze anys que està fet i amb una baixíssima ocupació. El Polígon de l'Empalme de Llorenç i Sant Jaume de Domenys està mig buit des de fa anys i hi ha una gran quantitat de naus en desús, de lloguer o en venda. El Polígon de les Peces, a Albinyana, té un vint per cent d'ocupació només, aproximadament, i està mig abandonat des de fa quinze anys. I podríem seguir amb el llistat de casos.

Per tant, veiem què és el que tenim, què és el que no està funcionant, no?, i planifiquem el territori en la seva integritat i no, doncs, continuant aixafant nous espais agraris i trinxant un territori que el que necessita, justament, també, per ser posat en valor, és la preservació del seu espai agrari.

Gràcies.

El president

Gràcies. Finalment, la diputada Marina Bravo de Ciutadans.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidente. Bueno, es conocida nuestra posición sobre este proyecto y votaremos favorablemente.

El president

Molt bé. Seguidament, procedim a la votació amb les esmenes acceptades.

Vots a favor?

Deu vots a favor.

Abstencions?

Vots en contra?

Sis.

Per tant, queda aprovada la proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-15 entre Capellades i Vilanova del Camí

250-00112/13

Seguidament passem al punt 7 de l'ordre del dia, proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera comarcal 15 entre Capellades i Vilanova del Camí. També és una PR del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Per tant, té la paraula el diputat... (*veus de fons*) Jordi Riba, sí, d'Igualada.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, senyor president. Bé, l'Eix Diagonal, configurat per les carreteres denominades com a C-15 i C-37, és un eix vertebrador fonamental per a les comarques per les que discorre: el Garraf, l'Alt Penedès, l'Anoia i el Bages.

Des de la posada en funcionament d'aquest eix, fa uns quants anys, ha experimentat un índex de creixement, d'ús molt important i, paral·lelament –i desgraciadament també–, un creixement de l'índex de sinistralitat important en alguns trams i en alguns punts d'aquesta via.

Com a conseqüència d'aquesta situació, la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre va emetre un informe, un estudi de viabilitat sobre la possible millora d'aquesta carretera, la C-15, en la seva transformació en una carretera multi carril 2+1 l'abril del 2016.

Finalment, com a conseqüència d'aquest estudi, s'han plantejat diferents solucions atenent a les realitats o necessitats de cada un dels trams concrets, fonamentalment entre Vilafranca i Capellades: aquesta solució de la millora via la secció de 2+1 i en el tram comprès entre Capellades i Vilanova del Camí una secció d'autovia 2+2.

El Govern de la Generalitat es va comprometre en el seu moment, l'any 2019, a tirar endavant aquestes actuacions, aquestes obres de millora d'aquesta infraestructura, com dèiem, bàsica i fonamental per a aquestes comarques.

I en aquesta proposta de resolució instem el Govern que tingui en consideració i prioritzi l'execució de la millora d'aquesta infraestructura.

El president

Moltes gràcies. Tenim esmenes presentades per Junts per Catalunya. Per tant, tindria la paraula la diputada Cristina Casol.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. Agraïm l'acceptació de les esmenes. Òbviament, de la C-15, l'Eix Diagonal, està previst executar aquest any les obres corresponents a la fase 1 per part..., en el marc de la concessió que està previst en l'execució de dos enllaços, el Vilafranca - Torre de Claramunt i Capellades-Igualada, en una execució de dos anys, aproximadament uns vint-i-quatre mesos, que també comprèn la millora de la derivació dels camins que hi van sorgint.

I, per altra banda, estudiar o impulsar un estudi informatiu d'una anomenada «fase 2», que fa l'enllaç que queda entre Capellades i la Torre de Claramunt en una proposta també estudiada amb 2+1, amb carril de desacceleració, que també estudiarà el tema aquest dels camins que queden interromputs i que hi ha dos ponts besons, que també s'incorporaran per resoldre la mobilitat.

Gràcies.

El president

Molt bé. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Si vol intervenir el diputat Engelbert Montalà...

Engelbert Montalà i Pla

Seré breu. Gràcies, president, perquè coincidim, bàsicament, amb les justificacions, i agrair també les transaccions i les esmenes del Grup Socialistes i que s'hagin vingut a posar-nos d'acord.

Vostès saben i tots saben que el Departament de Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori treballa, en aquests moments, per executar enguany les obres corresponents a la fase 1 per millorar la seguretat viària, eh? Per això, al final, és una cosa que està encotillada i està programada, d'acord? I treballarem perquè així es pugui dur a terme. L'objecte d'aquesta actuació, al final, no és res més que augmentar la capacitat i fluïdesa de la carretera C-15 entre Vilafranca del Penedès i Vilanova del Camí.

Per tant, i sumant-me a les aportacions que ha fet la meua companya de Junts per Catalunya, el que farem és votar-hi a favor.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, el diputat del Grup Parlamentari VOX.

Andrés Bello Sanz

Bien, nosotros también vamos a votar a favor. Nos parece que es una acción oportuna para mejorar la movilidad y la seguridad de esta carretera. Por lo tanto, como he dicho, votaremos a favor.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, la diputada Vinyets de la CUP.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, nosaltres ens abstindrem. Gràcies.

El president

Seguidament, el diputat Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Sí; gràcies, president. El nostre grup parlamentari votarà a favor d'aquesta proposta de resolució perquè entenem que és necessària la millora de la infraestructura en termes de seguretat i de capacitat. Però, al mateix temps, també posar sobre la taula la necessitat que aquestes millores han d'anar acompanyades d'un bon servei en transport públic col·lectiu que uneixi Manresa, Igualada, Vilafranca i Vilanova, amb bus, i també, a la llarga, doncs amb tren, especialment amb la línia orbital.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Finalment, la diputada de Ciutadans, Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Per anunciar el meu vot favorable, el nostre vot favorable.

El president

Molt bé. Per tant, procediríem a la votació d'aquesta proposta de resolució amb l'esmena de Junts.

Per tant, doncs, vots a favor?

Quinze.

I abstencions?

Una abstenció.

Queda aprovada aquesta proposta.

Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera B-224 entre Martorell, Sant Esteve de Sesrovires i Masquefa

250-00113/13

Seguim amb l'ordre del dia i passàrem al punt 8: proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera B-224 entre Martorell, Sant Esteve de Sesrovires i Masquefa. També és una PR del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Per tant, donaríem la paraula també al diputat Jordi Riba.

Jordi Riba Colom

Moltes gràcies, senyor president. De nou, referit a la comarca de l'Anoia, en aquest cas en la seva part sud-est, en la que connecta amb la comarca del Baix Llobregat.

La B-224 és un dels principals eixos de comunicació entre aquestes dues comarques, el Baix Llobregat i l'Anoia. Discorre entre Vallbona d'Anoia, en la que aquesta B-224 enllaça amb l'Eix Diagonal, que acabem de comentar, la C-15. I a Martorell, a l'altre extrem de la via, enllaça amb l'A-2 i l'AP-7.

Així mateix, discorre per diferents municipis de les dues comarques, Piera, Masquefa, Sant Llorenç d'Hortons, Sant Esteve de Sesrovires i altres nuclis i urbanitzacions d'aquests municipis.

La intensitat mitjana de la carretera B-224 entre Vallbona i Piera és un trànsit de 5.500 vehicles diaris, entre Sant Esteve de Sesrovires és de 18.200 vehicles i arriba fins als 25.000 vehicles a l'entorn de Martorell.

Així mateix, és una via que presenta, malauradament, un índex d'una alta sinistralitat i compta amb diversos punts negres, a més d'un elevat volum de trànsit en les zones industrials i urbanes que connecta. El nombre d'accidents en el període

2010-2018 ha estat important, fins a 228 accidents, i en alguns casos, malauradament, amb desenllaços fatals.

El 2018, el Departament de Territori va presentar el projecte de traçat de desdoblament d'aquesta B-224 i va anunciar l'inici de les obres en el primer tram, entre Martorell i Sant Esteve de Sesrovires, per al 2019. I, a continuació, una segona fase amb la variant fins a Masquefa. Es valoraven les inversions d'aquestes dues fases per tal de desdoblament aquesta carretera i, doncs, com deia, es preveia l'actuació en aquest període.

En aquesta proposta de resolució instem el Govern..., també hem acceptat, diguem-ne, l'esmena del Grup de Junts, a fi i efecte de prioritzar la conveniència i la urgència d'escometre la inversió en aquesta infraestructura i que es pugui dur a terme en el període d'aquesta legislatura.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Tenim també esmenes presentades. Donem la paraula al diputat Canadell, del Grup de Junts per Catalunya.

Joan Canadell i Bruguera

Gràcies, president. Bé, la veritat és que ens hauria agradat poder acceptar aquesta proposta tal com estava, però és inviable, eh? Els tempos són inviables perquè, en aquest moment, la situació del projecte i les declaracions d'impacte ambiental no estan disponibles per poder acabar aquesta obra durant el 2022, que és el que es demanava.

Per tant, hem proposat fer una esmena, que ens heu transaccionat i que us agraïm al Grup Socialistes, en el sentit que ajornem el termini dins de la legislatura i, per tant, tindrem més marge per poder-ho fer possible i que sigui realista.

En aquest moment es treballa amb l'objectiu de licitar aquesta tardor les obres entre Martorell i Sant Esteve i s'està preparant també el tram de Sant Esteve a Masquefa, tot seguit. I també la licitació del tram de Piera, que també aquest estiu esperem que pugui estar.

Per tant, bé, agrair aquesta transacció i votarem, evidentment, que sí.

El president

Moltes gràcies. Per part d'Esquerra Republicana, el diputat Estruch. Té la paraula.

Ferran Estruch i Torrents

Moltes gràcies, president. Afegir-nos a les paraules del diputat Canadell i agrair al Grup Socialista el recollir i transaccionar les esmenes presentades pels dos grups, el Grup de Junts i Esquerra Republicana.

I, en aquest sentit, també, doncs, votarem favorablement, evidentment. I el fet de poder modificar terminis ens permet ser més realistes i, per tant, no hipotecar, d'alguna manera, doncs aquestes obres que ja estan en marxa.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari de VOX. Té la paraula el diputat Bello.

Andrés Bello Sanz

Sí, pues igual que en los casos anteriores, también nos mostramos favorables a esta propuesta para mejorar esta carretera y mejorar la movilidad, el derecho a la movilidad y la seguridad de los ciudadanos que viven en estas localidades.

El president

Seguidament, la diputada Vinyets de la CUP.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí, gràcies. Nosaltres ens abstenim.

El president

El diputat d'En Comú, Marc Parés.

Marc Parés Franzi

Sí, per manifestar el nostre vot favorable.

Gràcies.

El president

Diputada Marina Bravo?

Marina Bravo Sobrino

El nostre vot també serà favorable.

El president

Molt bé. Doncs procediríem a la votació del text amb l'esmena transaccionada.

Vots a favor?

Quinze.

Abstencions?

Una.

Per tant, queda aprovada aquesta proposta de resolució.

I, en no tenir més punts de l'ordre del dia, acabem aquesta reunió. Moltes gràcies per l'eficàcia i la productivitat d'aquestes deliberacions, pels consensos que hi han hagut. Molt bones vacances i fins aviat. Adeu-siau.

La sessió s'aixeca a dos quarts de dotze del migdia i tres minuts.