



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XII legislatura · segon període · sèrie C · número 64

Comissió de Territori

Sessió 4, dimecres 26 de setembre de 2018

Presidència de la I. Sra. Assumpta Escarp Gibert

TAULA DE CONTINGUT

Dossier

Propostes de resolució acumulades (continuació) 250-00095/12 i 250-00098/12	4
Proposta de resolució sobre la ronda Sud al pas per Granollers (carretera C-352) 250-00110/12	5
Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-16 entre Berga i Bagà 250-00161/12	10
Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-66 entre Banyoles i Besalú 250-00164/12	14
Proposta de resolució sobre l'adopció de la instrucció tècnica per a la instal·lació de reductors de velocitat i bandes transversals d'alerta a les carreteres 250-00121/12	17
Proposta de resolució sobre la retirada i la neteja d'elements que posen en risc la seguretat en algunes carreteres 250-00166/12	20
Proposta de resolució sobre el balanç del desplegament de la Llei 21/2015, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya 250-00147/12	25
Proposta de resolució sobre la protecció de la pineda d'en Gori, de Palamós 250-00156/12	29
Proposta de resolució sobre el reconeixement oficial de l'Oficina Local d'Habitatge de Lloret de Mar 250-00159/12	33
Proposta de resolució sobre l'estat de conservació dels habitatges del barri dels Merinals, de Sabadell 250-00205/12	36
Proposta de resolució sobre el millorament de les comunicacions ferroviàries a Lleida 250-00009/12	42
Proposta de resolució sobre la connexió amb trens Avant entre Lleida, Girona i Tarragona i l'aeroport de Barcelona - el Prat 250-00027/12	45
Proposta de resolució sobre l'autovia A-14 entre Lleida i la frontera francesa 250-00103/12	48

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 CT

La sessió de la Comissió de Territori (CT) s'obre a les deu del matí i sis minuts. Presideix Assumpta Escarp Gibert, acompanyada del vicepresident, Sergio Sanz Jiménez; del secretari, Bernat Solé i Barril, i de la secretària en funcions Eva Baró Ramos. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents els diputats Héctor Amelló Montiu, David Bertran Román, Marina Bravo Sobrino, Francisco Javier Domínguez Serrano, María del Camino Fernández Riol, Javier Rivas Escamilla i Alfonso Sánchez Fisac, pel G. P. de Ciutadans; Narcís Clara Lloret, Francesc de Dalmases i Thió, Josep Maria Forné i Febrer, Gemma Geis i Carreras, Aurora Madaula i Giménez, Antoni Morral i Berenguer, Eduard Pujol i Bonell, Josep Riera i Font i Xavier Quinquillà Durich, pel G. P. de Junts per Catalunya; Ferran Civit i Martí, Gerard Gómez del Moral i Fuster, J. Lluís Salvadó i Tenesa i Marc Sanglas i Alcantarilla, pel G. P. Republicà; Pol Gibert Horcas, Rosa Maria Ibarra Ollé i Jordi Terrades i Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar, i David Cid Colomer i Susanna Segovia Sánchez, pel G. P. de Catalunya en Comú Podem.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Proposta de resolució sobre la ronda Sud al pas per Granollers (carretera C-352) (tram. 250-00110/12). 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 50, 18; esmenes: BOPC 120, 22).

2. Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-16 entre Berga i Bagà (tram. 250-00161/12). 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 73, 16; esmenes: BOPC 120, 31).

3. Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-66 entre Banyoles i Besalú (tram. 250-00164/12). 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 77, 48; esmenes: BOPC 120, 31).

4. Proposta de resolució sobre l'adopció de la instrucció tècnica per a la instal·lació de reductors de velocitat i bandes transversals d'alerta a les carreteres (tram. 250-00121/12). Grup Parlamentari de Ciutadans, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 55, 25; esmenes: BOPC 120, 24).

5. Proposta de resolució sobre la retirada i la neteja d'elements que posen en risc la seguretat en algunes carreteres (tram. 250-00166/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 77, 51; esmenes: BOPC 120, 33).

6. Proposta de resolució sobre el balanç del desplegament de la Llei 21/2015, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya (tram. 250-00147/12). Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 63, 15; esmenes: BOPC 120, 27).

7. Proposta de resolució sobre la protecció de la pineda d'en Gori, de Palamós (tram. 250-00156/12). Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Debat i votació (text presentat: BOPC 73, 9).

8. Proposta de resolució sobre el reconeixement oficial de l'Oficina Local d'Habitatge de Lloret de Mar (tram. 250-00159/12). 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 73, 14; esmenes: BOPC 120, 30).

9. Proposta de resolució sobre l'estat de conservació dels habitatges del barri dels Merinals, de Sabadell (tram. 250-00205/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 95, 9; esmenes: BOPC 124, 7).

10. Proposta de resolució sobre el millorament de les comunicacions ferroviàries a Lleida (tram. 250-00009/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 23, 8; esmenes: BOPC 120, 12).

11. Proposta de resolució sobre la connexió amb trens Avant entre Lleida, Girona i Tarragona i l'aeroport de Barcelona - el Prat (tram. 250-00027/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 28, 15; esmenes: BOPC 120, 13).

12. Proposta de resolució sobre l'autovia A-14 entre Lleida i la frontera francesa (tram. 250-00103/12). Grup Parlamentari de Ciutadans. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 50, 16; esmenes: BOPC 120, 21).

La presidenta

Bon dia a totes i a tots.

Propostes de resolució acumulades (continuació)

250-00095/12 i 250-00098/12

Abans de començar la sessió i l'ordre del dia d'avui, sí que els voldria fer avinent que ahir el lletrat major ens va remetre l'acord de la Mesa d'ahir, en el qual es rebutjaven les sol·licituds de reconsideració d'un acord previ de la Mesa que després els llegiré, sol·licituds de reconsideració que vam presentar el Grup Socialistes i Units per Avançar i el Grup Parlamentari de Ciutadans, i, per tant, l'escrit que ens remet el lletrat major... «És per això que us informem que actualment és vigent l'acord de la Mesa del dia 18 de setembre del 2018, que establia: “La Mesa del Parlament, en virtut de les facultats d'adoptar les decisions que requereixen les tramitacions parlamentàries en cas de dubte o de llacuna reglamentària que li confereix l'article 37.3 del Reglament, acorda que la igualtat de vots en les votacions d'una comissió pot dirimir-se conformement amb el criteri sostingut habitualment a la cambra, això és, ponderant el nombre de vots que cada grup disposa en el Ple”, entenent que això últim es refereix al nombre de diputats de cada grup que mantenen la condició plena de membres del Parlament.»

En virtut d'això... Els haig de dir que la presidència no comparteix..., com..., per tant, el meu grup va presentar aquesta sol·licitud de reconsideració. Per tant, sí que m'agradaria que constés en acta, diguéssim, en tot cas, la meva posició contrària a aquesta resolució. Però, en virtut d'això, els passaria el resultat de la votació de les propostes de resolució que van quedar pendents a la sessió de la Comissió de Territori del 12 de setembre.

Hi havia el punt 9 de l'ordre del dia; van quedar pendents els punts 2, 3 i 4. El resultat de la votació és de 10 vots a favor, de Ciutadans, PSC - Units per Avançar, Catalunya en Comú Podem i Partit Popular, i 10 en contra, Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, i 1 abstenció. Aplicant el vot ponderat, els punts 2, 3 i 4 queden rebutjats per 65 vots a favor, 66 en contra i 4 abstencions.

L'altre era el punt 10 de l'ordre del dia, la lletra *b*. El resultat de la votació és el mateix: 10 i 1 abstenció, amb els mateixos partits. I, aplicant el vot ponderat, la lletra *b* queda rebutjada per 65 vots a favor, 66 en contra i 4 abstencions.

Doncs, això era la prèvia que anaven a fer. (*Veus de fons.*) Sí, sí, senyor Sanz, té la paraula.

El vicepresident

Sí, només perquè consti en acta que aquest vicepresident considera que el resultat de la votació que acaba de proclamar la presidenta de la comissió és erroni, ja que implícitament ha computat com a vàlids sis vots que corresponen a diputats suspesos per imperatiu legal i en virtut de la interlocutòria del Tribunal Suprem del 9 de juliol de 2018. Per tant, considero que la correcta aplicació del criteri de ponderació que estableix l'article 102.2 del Reglament del Parlament no pot considerar que els grups de Junts per Catalunya i el Grup Republicà disposin en el Ple dels vots de diputats suspesos en les seves funcions per imperatiu legal, i que és arbitrari i injust l'acord de la Mesa del Parlament en sentit contrari.

En conseqüència, sollicito que consti en acta, en el diari de sessions, aquesta expressa oposició i impugnació de la decisió per part de la presidència d'aquesta comissió de computar vots no disponibles en el Ple. I, a efectes de l'eventual tutela del dret fonamental a la representació política en condicions d'igualtat, que s'està veient pertorbat per decisió d'aquesta presidència, també realitzo reserva de les accions de tutela que siguin necessàries.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Si no hi ha cap més..., que constin en acta les dos apreciacions que s'han fet. No hi ha res més? *(Pausa.)* Doncs... *(Marc Sanglas i Alcantarilla demana per parlar.)* Senyor Sanglas, diputat Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Sí, presidenta. Bé, en tot cas per manifestar, diguem-ne, la..., que la Mesa hagi donat el resultat com havia de ser. Per tant, diguem-ne, cap novetat, no hi afegirem res més. I, en tot cas, que ens sembla que aquests debats ja no s'haurien d'haver fet aquí, i no calia, eh? En tot cas, el debat ja es podia haver solucionat el primer dia i no calia haver entrat en aquesta qüestió.

Més enllà, diguem-ne, d'aquestes qüestions més formals, volíem anunciar, diguem-ne, la substitució del senyor Bernat Solé per la senyora Eva Baró.

La presidenta

D'acord, gràcies. *(Veus de fons.)* Senyor Pujol, voldria prendre la paraula?

Eduard Pujol i Bonell

Sí, comunicar el canvi, la substitució avui del diputat Toni Morral. En el seu lloc vindrà, o ha vingut, participa en aquesta comissió el diputat Pep Riera.

La presidenta

Alguna substitució més?

Marina Bravo Sobrino

Sí, al Grup Parlamentari de Ciutadans, la diputada Camino Fernández substituirà el Javier Rivas, fins que arribi.

La presidenta

Molt bé. *(Veus de fons.)* Ja està? Perfecte.

Proposta de resolució sobre la ronda Sud al pas per Granollers (carretera C-352)

250-00110/12

Doncs, si no hi ha res més, amb aquestes apreciacions que hem fet abans en l'acta, començaríem amb el primer punt de l'ordre del dia. És la Proposta de resolució sobre la ronda Sud al pas per Granollers (carretera C-352), presentada pel Grup

Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Té la paraula, per a la seva defensa, el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, presidenta. Mirin, la ronda Sud de Granollers és una via que va ser dissenyada amb un doble objectiu: per un costat, connectar l'autovia C-17 amb l'autovia orbital C-60, que és la de Granollers a Mataró, i per l'altre, desviar el trànsit de pas que passava pel centre de la ciutat de Granollers cap a una via més perifèrica. De fet, de cada deu vehicles que circulen per aquesta via només tres tenen origen o destinació a la ciutat de Granollers.

És una carretera de quatre carrils que en aquests moments una part del seu tram, malgrat aquesta funció que tenia de via perifèrica, circula pel mig de la ciutat..., perdó, pel barri de les Tres Torres, més concretament, que és un barri que es va edificar a la dècada dels noranta, impulsat per l'Institut Català del Sòl. I la distància de la via a les façanes és aproximadament de cinquanta metres. Al llarg dels anys ha anat produint-se un increment notable de trànsit que incideix en la qualitat acústica i atmosfèrica d'aquest barri de la ciutat de Granollers.

De fet, la ronda Sud és de les poques vies que ha incrementat la intensitat mitjana diària entre els anys 2006 i 2015, que són les dades amb les que treballem. Al voltant de..., depèn de quin tram de la ronda agafis, tens una mitjana de 42.000 vehicles o de 40.000 vehicles, aproximadament els mateixos, eh?, un increment pràcticament entre un 20 i un 24-25 per cent respecte a les mitjanes d'intensitat de trànsit de l'any 2006.

De fet, si ho comparem a altres entrades de la ciutat, veiem que les entrades i sortides per altres vies representen un 42 per cent del trànsit que es produeix en els entorns de la ciutat real, que no és només Granollers, sinó altres ciutats limítrofs, i a la ronda Sud justament aquest increment d'entrades i sortides és del 60 per cent; hi ha pràcticament vint punts de diferència.

És una via que suporta un elevat nombre de vehicles pesants, molts d'ells fins i tot amb transport de mercaderies perilloses, perquè a tocar hi ha una estació de mercaderies ferroviàries. Molt del trànsit el que fa és estalviar-se la via de peatge de l'AP-7, eh?, aquest petit tram que hi ha del peatge de la Roca.

I, per tant, nosaltres considerem que cal avançar per buscar solucions a una problemàtica que es produeix.

Aquesta és una proposta de resolució que es va presentar a principis d'any. Estem pràcticament a..., no, pràcticament, no, estem a l'últim trimestre de l'any 2018, i hem de reconèixer que tant l'Ajuntament de la ciutat de Granollers com la conselleria de política territorial han anat treballant respecte a buscar algunes solucions, eh? De fet, algunes de les propostes que es proposava implementar s'estan desplegant en aquests moments, eh?, sobretot caracterització de quins són els tipus de vehicles que passen per aquesta via, per després buscar solucions de modificar la mobilitat; també algunes solucions de pacificació per millorar la permeabilitat entre els diversos barris de la ciutat de Granollers sobre els que incideix aquesta via. Aquest és el motiu d'aquesta proposta de resolució.

Ja els anuncio que respecte a algunes de les propostes hem arribat a una transacció amb els grups de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana. També els acceptarem algunes de les esmenes que han proposat, en concret les esmenes 1, 5 i 6; no la resta, que mantindrem el text original, i aquesta transacció sobre el punt 4.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades pel Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Marc Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Gràcies, presidenta. En tot cas, no faré una prolixa explicació de la situació; el senyor Terrades és prou..., ben coneixedor, diguem-ne, d'aquesta situació, ja n'ha fet una bona exposició. I, al mateix temps, dir el que ell mateix reconeixia: que hi ha hagut una voluntat per part del departament i per part de l'ajuntament..., són conscients de quina és la problemàtica i, per tant, des d'aquest punt de vista, s'hi han posat a treballar, que entenem que és el que correspon.

Per tant, les esmenes que es van presentar a la proposta inicial anaven en aquest sentit, anaven en un intent de millorar el text per a algun dels àmbits i, en tot cas, concretar les accions que estan duent a terme. La transacció forma part, diguem-ne, d'aquest punt de puntualització.

I, per tant, sí que ens sembla que l'important és anar avaluant, eh?, què és el que està passant, quines són les mesures també, a més a més, que es poden aplicar, i alguna de les mesures que seria segurament molt efectiva: la desviació del trànsit de camions per l'interior, diguem-ne, de la ciutat, que en tot cas això evitaria el pas de camions de gran tonatge. I, per tant, des d'aquest punt de vista, creiem que cal anar estudiant, cal anar avançant en aquests mecanismes i en aquestes mesures.

Per tant, tot i que no podem donar el suport a la totalitat dels punts que s'exposen, hi ha algun dels punts que ens sembla..., bàsicament estem parlant del tema del soterrament: creiem que el fet ja ha estat estudiat i que, per tant, diguem-ne, les seves característiques, les seves dificultats, especialment de tipus econòmic, el que han de fer..., han de permetre algunes actuacions que permetin el pas tranquil·lament de les persones i, per tant, que els vianants puguin transitar tranquil·lament a la ciutat, però ens sembla que aquesta mesura és desmesurada pel tema que volem evitar.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari Junts per Catalunya, per defensar les esmenes, té la paraula el diputat Eduard Pujol.

Eduard Pujol i Bonell

Molt bon dia a tothom. M'expressaré en termes molt semblants als del diputat Marc Sanglas.

Diputat Terrades, el felicito per la diagnosi que ha fet, coneixedor com és de la ciutat de Granollers i d'aquest punt concret del Vallès. De fet, a Granollers l'envolta, Granollers està abraçada per tota una sèrie d'infraestructures que han quedat petites. En el conjunt de la capacitat de moviment de les vies que envolten Granollers tenim un problema, i greu, perquè no només afecta Granollers, sinó els Vallès i la mobilitat entre diferents comarques del país. Per tant, hi hem d'estar a sobre i n'hem de ser conscients. No és només el problema concret d'aquesta ronda Sud el que ens amoïna, sinó, hi insisteixo, el problema concret de Granollers i el problema concret del Vallès.

Per tant, d'acord amb la diagnosi que ha fet. Celebro que hagi apuntat, doncs, que des de la conselleria, des del departament, amb l'ajuntament s'està treballant, i de fa dies; que hi han accions que estan en marxa.

Però, més enllà d'aquesta consideració de la seva exposició, adreçats a la gent de Granollers, doncs, des de Junts per Catalunya expressem, evidentment, la necessitat de resoldre els problemes de trànsit que els afecten. Els coneixem i en som sensibles. El trànsit de vehicles pesants prop de casa sempre és molest, i, quan els volums de trànsit es disparen, la situació per als que la pateixen passa a ser..., podríem parlar d'angoixant. Per tant, des d'aquesta realitat, doncs, posar en marxa tot allò que calgui per trobar la solució.

Les solucions, com arribaran? Des del realisme, saber que ens afecta un problema pressupostari que no és nou i que s'allargarà mentre en aquest país no tinguem les eines per afrontar els problemes que ens afecten. Els problemes reals són pro-

blesmes com el de la ronda Sud de Granollers. Parlàvem de la possibilitat del soterrament; el soterrament segurament seria la gran solució, però no hi ha arribarem, i com que no hi arribarem, doncs, ho hem de dir amb aquest realisme.

I per què no s'hi arriba? Doncs perquè la Generalitat, en tots els seus àmbits i a tots els seus departaments, estem coixos, no tenim els recursos que necessitem. Per això alguns d'aquesta sala, els representants del Grup de Junts per Catalunya, quan parlem dels problemes reals, parlem de república, perquè aquesta és la via per poder, d'una vegada per totes, afrontar no només els problemes de Granollers, no només els problemes del Vallès, sinó els problemes del conjunt del país, que, quan mirem el mapa, veiem tot de bolets que van sortint i que, doncs, reflecteixen una situació d'incapacitat per resoldre de manera immediata tots aquests problemes.

Evidentment, el pas de traspasar el pas dels vehicles pesants des de l'interior de Granollers cap a l'AP-7, aquesta seria una bona solució, un bon pedaç, però un pedaç important. Hem de tendir també cap aquí, hem d'«apretar» cap aquí.

I, en tot cas, doncs, votarem a favor dels..., amb l'excepció del tercer punt, la resta la hi votarem a favor.

La presidenta

Molt bé. Moltes gràcies. En nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula el diputat Francisco Domínguez.

Francisco Javier Domínguez Serrano

Gràcies, bon dia a tots. Majoritàriament donarem suport a aquesta proposta. Evidentment que..., sobre el estudio de caracterización del tráfico daremos soporte. Sobre el promocionar que los vehículos pesados no se salgan de la AP-7 para pasar por el interior de Granollers..., es una buena alternativa.

Respecto a las medidas a adoptar para la permeabilidad de peatones, es evidente que es necesario. Y entendemos que los detalles que se concretan en la moción han estado transaccionados con los grupos parlamentarios que dan soporte al Gobierno, y entendemos que hay informes técnicos favorables y que se han estudiado todas las alternativas.

Respecto al estudio del impacto ambiental, nada que decir. Es una herramienta que tenemos que conocer para tomar las medidas adecuadas. Por lo tanto, a un estudio de impacto acústico, también le daremos soporte.

Y, naturalmente, el uso de asfalto sonorreductor, entendemos que ya no tendría ni siquiera que salir en la moción, sino que tendría que ser de uso habitual en zonas donde la contaminación acústica es importante.

Por lo tanto, mi intervención es breve y acabo aquí.

La presidenta

Moltes gràcies. Doncs en nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem, té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé; nosaltres votarem favorablement a la proposta de resolució. Nosaltres entenem que cal donar resposta a aquestes situacions que viuen diferents localitats de Catalunya, que en la seva via urbana, doncs, hi passen autèntiques autopistes urbanes, com descriu en aquest cas la proposta de resolució del Grup Socialistes. Sí que volíem fer dues reflexions que, evidentment, no invaliden el nostre vot favorable, però crec que s'han de tenir en compte.

La primera és que, més enllà de l'acció que fem en infraestructura viària, és imprescindible l'aposta pel transport públic. És a dir, no reduïrem el trànsit viari si no hi ha una aposta i hi ha una infraestructura real de, en aquest cas, foment del transport públic, que probablement és una de les mancances que nosaltres trobem a la resolució.

I en segon lloc, que nosaltres entenem també i votarem favorablement, en aquest cas, no?, a les excepcions que puguin tindre els vehicles de gran tonatge o les compensacions que puguin tindre els vehicles de gran tonatge en la seva circulació per l'AP-7, però sí que crec que seria –de fet, ja ho hem anat parlant, i fins i tot algun diputat ho reclamava–..., és urgent convocar el grup de peatges per, de manera coordinada i de manera conjunta, tindre una visió global en aquest cas de país i, per tant, establir, quan es vagin acabant les concessions, si es posa en marxa l'eurovinyeta o no i, en tot cas, quines són les bonificacions que s'han de fer en funció dels trams de la xarxa viària catalana.

La presidenta

Moltes gràcies. Diputat Terrades, per respondre...

Jordi Terrades i Santacreu

Sí, presidenta. Malgrat que ja havia fixat la posició respecte a l'acceptació d'esmenes o no, sí que voldria incidir en el punt tercer, que és una esmena no acceptada, que era de supressió, i que, pel que veig, votaran en contra d'aquest punt, que era estudiar les conseqüències econòmiques i funcionals del soterrament.

En aquesta proposta nosaltres no els estem proposant directament el soterrament. El que estem dient és que el Govern no pot despatxar aquest assumpte només dient que no, perquè, com que no tenim diners, quan tinguem la república potser en tindrem més; aquesta no és la qüestió. Un govern seriós el que fa és, malgrat que no ho vulgui fer o cregui que no s'han de fer les obres, donar arguments de no perquè no, sinó quin és el cost d'aquesta mesura, si tècnicament és possible i, si es fes, quins beneficis o quins perjudicis sobre la mobilitat hi hauria, eh?

Crec que és el que estan esperant les veïnes i els veïns d'aquests barris, m'aventuraria a dir que fins i tot la majoria d'usuaris d'aquesta via, també els que viuen en altres comarques –Vallès Occidental i Maresme, que són bàsicament els que usen també aquesta via– i el mateix ajuntament de la ciutat.

Crec que el Govern no pot despatxar aquest assumpte dient que no perquè no.

La presidenta

Molt bé. Doncs, si no hi ha cap més intervenció, com que hi han esmenes acceptades, esmenes en què no hi ha transaccions, si els sembla, votarem punt a punt els sis punts que componen la proposta de resolució. I, per aclarir-nos, en el punt 1 s'accepta l'esmena presentada per Junts per Catalunya i Esquerra Republicana; en el punt 2...

Jordi Terrades i Santacreu

S'accepten les esmenes presentades al punt 1, al punt 5 i al punt 6; i hi ha una transacció sobre el punt 4. Per tant, la resta d'esmenes no s'accepten.

La presidenta

D'acord. Per tant, als punts 2 i 3 votarem el text original, d'acord? *(Pausa. Marc Sanglas i Alcantarilla demana per parlar.)* Diputat Sanglas?

Marc Sanglas i Alcantarilla

Sí, presidenta. Demanaríem votació separada del punt 3, si us plau.

La presidenta

Perdó?

Marc Sanglas i Alcantarilla

Votació separada del punt 3.

La presidenta

Sí; no, de fet ho votarem punt a punt, perquè, com que anem tenint... Bé, podríem votar, si no, l'1... Podríem votar separats el 2 i el 3, i després votar la resta de la resolució, si els sembla.

Francisco Javier Domínguez Serrano

Jo demanava votació separada del punt 4.

La presidenta

Doncs aleshores, si els sembla, votem punt a punt i acabarem abans, d'acord?

(Pausa.) Molt bé, doncs.

Punt 1; votem, doncs, el primer punt, que és el de l'esmena acceptada.

Vots a favor?

Amb els vots favorables de Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, Ciutadans..., jo diria que és unànime. (Veus de fons.) Perdó, unànime –ho estava calculant així...

Punt 2, que és el text original.

Vots favorables?

Doncs també és unànime. Molt bé. Per tant, unanimitat; no cal ni vots en contra ni abstenció, perquè ja està. D'acord.

Doncs passem a la votació del punt 3.

Vots favorables?

Els vots favorables són 3: Catalunya en Comú Podem, Partit Socialistes i Units per Avançar.

Vots contraris?

Els vots contraris: Junts per Catalunya i Esquerra Republicana.

Abstencions?

Sis, de part del Grup de Ciutadans.

Per tant, queda rebutjada per 3 vots a favor, 10 vots en contra i 6 abstencions.

Passem ara a la votació del punt 4, que és la que està transaccionada.

Vots a favor?

Els vots favorables de Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, Socialistes i Catalunya en Comú Podem.

Vots en contra?

Abstencions?

I 6 abstencions, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

(El punt 4 de la proposta de resolució corresponent al punt primer de l'ordre del dia és aprovat per 13 vots a favor, cap en contra i 6 abstencions.)

Passem ara a la votació del punt 5... Bé, els punts 5 i 6, si els sembla, els podem votar conjuntament, perquè ningú ha dit res més. Doncs la votació conjunta dels punts 5 i 6.

Vots favorables?

Doncs, per unanimitat els punts 5 i 6.

Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-16 entre Berga i Bagà

250-00161/12

Molt bé, doncs. Passem a la següent proposta de resolució, el punt número 2 de l'ordre del dia, que és una proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-16 entre Berga i Bagà, presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Mirin, l'autovia C-16, que va ser acabada l'any 2007, és –ho saben tots vostès– una de les carreteres amb més sinistralitat de la xarxa viària catalana. En diverses ocasions s'havia anunciat que es portaria el desdoblament entre Berga i Bagà, per anar avançant en el projecte, que va més enllà del que seria el recorregut actual de la C-16 i que forma part de l'eix europeu anomenat «E-9». Aquesta obra hau-

ria de permetre absorbir les puntes de trànsit d'uns vint mil vehicles, sobretot els caps de setmana, que es produeixen entre Berga i Bagà i que produeixen veritables colls d'ampolla.

El desembre del 2015, els hi vull recordar –faltaven poques setmanes per a les eleccions generals–, el Govern de la Generalitat va presentar el projecte d'ampliació de la C-16 fins a Cercs i el tercer carril reversible fins a Bagà. Fins i tot el conseller de política territorial, el senyor Rull, va anunciar que els treballs començarien el 2017. Després això es va allargar i es va dir que l'objectiu seria licitar les obres de desdoblament a partir de Berga l'any 2018. Estem a 26 de setembre del 2018, i cap notícia. Per això hem presentat aquesta proposta.

Els grups que donen suport al Govern, Junts per Catalunya i Esquerra Republicana, ens han presentat una esmena en la que diuen que el Govern es compromet en el segon trimestre d'enguany, és a dir, aquest últim trimestre ja de l'any, a treure a informació pública el projecte de traçat i d'estudi d'impacte ambiental d'aquesta actuació. Els acceptarem l'esmena, perquè som un grup parlamentari que creu en la bona fe..., a vegades després és desmentida pels fets, però creu en la bona fe del Govern i del que ens proposen els grups de la majoria. Esperem que aquesta vegada compleixin el que diuen en aquesta esmena, estarem atents. Si això no es produeix, l'1 de gener del 2019 els tornarem a entrar una proposta d'aquests característiques.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. Per a la defensa de l'esmena presentada, té la paraula el diputat Marc Sanglas, del Grup Parlamentari Republicà.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Gràcies, presidenta. Agraïm, diguem-ne, al senyor Terrades l'acceptació de l'esmena. I, en tot cas, aquesta esmena, com bé ha explicat, és una esmena que pretén concretar el compromís del Govern amb l'execució d'aquesta obra. A vegades els projectes –i vostè, com a regidor que és de l'Ajuntament de Granollers, ho sap–, els projectes grans, els projectes ambiciosos, tenen les seves dificultats tècniques, econòmiques, i, per tant, no sempre es poden complir els terminis que un inicialment preveia. Per tant, en tot cas, vostè ho sap de bona tinta, no?

En tot cas, entenem que aquesta carretera, tal com s'explica en l'exposició de motius, és un tema de preocupació per part del Govern. És una carretera que ens ha d'arribar a connectar a través del projecte E-9; pateix en alguns moments puntuals unes puntes de col·lapse viari, i, per tant, ens sembla que cal donar-hi solució, com s'intenta donar solució a altres problemàtiques.

Creiem que la solució del carril reversible fa equiparable..., permet conjuminar la necessitat d'aquesta ampliació de la via, però al mateix temps permet ser respectuós amb els valors mediambientals, sense necessitat de buscar grans vies, i que, per tant, permet al mateix temps donar cobertura a les necessitats, diguem-ne, tant de la zona com dels viatgers en trànsit i que, en tot cas, permet també respectar aquests valors mediambientals.

Per tant, aquesta línia és el que es treballarà. El compromís del Govern és que a la tardor es pugui posar a l'exposició pública. Pensi també, i vostè ho sap, que hi ha hagut moltes converses amb els alcaldes. Sap vostè que aquests elements són complexos. El que s'intenta buscar també és el consens en l'àmbit territorial, que tothom pugui estar més o menys d'acord amb aquestes obres de gran envergadura, pel que suposa en la seva execució. Per tant, fruit també d'aquesta voluntat de consens, a vegades les coses s'endarrereixen un temps. Però aquí és ferma la voluntat també d'anar avançant en aquest sentit i de concretar exactament quina és l'acció de govern amb aquesta exposició pública del projecte durant aquesta tardor.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, el senyor Eduard Pujol.

Eduard Pujol i Bonell

Sí. El que era una aspiració s'ha convertit en una necessitat, i el que és una necessitat s'ha convertit en una urgència. Per tant, complirem allò que diem que farem. Li agraeixo la predisposició a la bona voluntat, senyor Terrades, per part del Grup Socialistes, i des de Junts per Catalunya el compromís del Govern de fer-ho, i de fer-ho bé. Perquè el tram Berga-Bagà, des de Berga fins a Cercs, però especialment des de Cercs fins a Bagà, és petit, és insuficient; no descobrim res. Aquest tram no fa la feina que ha de fer i, per tant, s'ha de resoldre, i, per tant, ens arremanguem i ens hi posem.

Però, dit això, permeti'm també una reflexió més genèrica i que segurament s'ha de fer en una comissió com aquesta. I és recordar que fins als primers anys setanta, no recordo si era el 71 o el 72, de Berga a Guardiola hi circulava el carrilet, la Compañía General de los Ferrocarriles Catalanes, finalment Feve. De Barcelona - Plaça Espanya s'arribava en tren a Guardiola de Berguedà. S'imaginem si avui tinguéssim aquest tren? En les condicions que el tinguéssim, s'imaginem la potencialitat que tindríem de mobilitat a la zona? L'Estat el va escapar, Madrid el va escapar, fent el final de trajecte a Manresa, el que avui coneixem com a «Manresa Alta».

La reflexió que volia compartir amb vostès, més enllà de la necessitat, evidentment, de tirar endavant aquesta obra, era d'imaginar-s'ho, de fer un exercici de recreació, d'imaginació, i d'imaginar, si avui tinguéssim el carrilet fins a Guardiola, les coses i les situacions que hauríem pogut resoldre i la mà d'oportunitats que hauríem pogut donar a la gent d'aquesta part del Berguedà, que a partir dels setanta va patir la duríssima crisi industrial, que s'hi va afegir, a aquesta crisi industrial, doncs, el fet d'unes comunicacions en molt casos insuficients.

La carretera que avui forma part del debat és, jo diria que una mica la història del país: desdoblaments, bona voluntat i millores als primers vuitanta, resolent corbes i intentar eixamplar allò que no es podia eixamplar... I finalment es va fer el que tocava: com vostè deia, el 2016 es va inaugurar l'autovia del Bages-Sallent fins a Berga, amb traçat nou, oblidant l'impossible, que era, una carretera petita, convertir-la en una gran carretera.

Per tant, ens falta el tram del viacrucis, del viacrucis per a moltíssima gent, no només els cap de setmana, no només en les situacions de trànsit punta, sinó que, admetem-ho, és un traçat perillós, és un traçat que no és adequat per la situació actual, i, per tant, hi hem de posar remei, i hi posarem remei.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula la diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidenta. Bueno, desde el Grupo Parlamentario de Ciutadans estamos de acuerdo con la problemática. Hemos estado allí también visitando la zona en numerosas ocasiones y, por supuesto, circulamos por allí, la conocemos. Y es una necesidad que creemos que no es necesario poner más de manifiesto, que todos estamos de acuerdo en ella. Y más teniendo en cuenta que ha sido una obra que ha sido prometida, reprometida y vuelta a prometer en numerosas ocasiones.

En la propia iniciativa, en el texto, en la exposición de motivos, ya se recogen las promesas y los anuncios de antiguos *consellers*. Y de la resolución que hoy se aprueba, pues, tampoco vamos a sacar mucho más que eso: una nueva promesa, una nueva..., tenerlo en nuestros pensamientos y decir que sí, que algún día se hará.

Esto ya lo habíamos obtenido en ocasiones anteriores. En el 2016 nos decía el señor Rull que «s'està redactant el projecte constructiu anomenat "eix Llobregat",

implantació d'un tercer carril, reversible a la C-16, del PK...», bueno, exactamente el mismo texto que aprobamos hoy. Y el 2014 el señor Santi Vila, también en una respuesta a una pregunta parlamentaria, también nos decía que «s'està redactant» –exactamente el mismo texto que aprobamos hoy, vamos– «el projecte constructiu de millores generals, nova carretera Llobregat...» Estamos hablando del 2014, y ya nos hablaba de que se estaba haciendo exactamente el proyecto que ahora vamos a publicitar en exactamente el mismo tramo. Y nos decía en aquel momento que estaba previsto finalizar –se aventuraba aún más– la redacción de este proyecto durante el tercer trimestre del año 2015. Desde luego, promesas y retrasos no son exclusivos del Gobierno de España. Está claro que aquí, en el Govern de la Generalitat, esta parte se imita a la perfección.

Votaremos a favor, pero no voy a perder la ocasión de recordar que lo que nosotros defendemos es una planificación de las grandes infraestructuras que obedezca a un análisis conjunto de todas las necesidades del territorio y a una priorización en función de su beneficio social, económico y ambiental. Pero eso solo puede conseguirse con una planificación transparente, plurianual, pública y concreta, que implique decir qué vamos a hacer este año, el que viene, en los próximos cuatro o cinco. Y eso..., también decir qué no vamos a hacer. Y parece que está claro que eso no interesa, porque se acabaría el chollo de decir que todo es prioritario para este Govern y que estamos pensando en ello y será lo siguiente que hagamos.

En cualquier caso, como decimos, esta es una obra manifiestamente necesaria, que hace tiempo que está planificada y prevista, y votaremos a favor de que se siga pensando en ella.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula el diputat David Cid, en nom de Catalunya en Comú Podem.

David Cid Colomer

Bé, nosaltres des de Catalunya en Comú Podem votarem també favorablement a aquesta proposta de resolució. Entenem que la proposta que està damunt de la taula, si finalment s'acaba complint, és la més raonable. Entenem que tres carrils reversibles és el que és necessari, i més tenint en compte que sí que és cert que és una carretera amb alt trànsit, però especialment els caps de setmana, no tant entre setmana, i que probablement un desdoblament complet només tindria sentit si a l'altre costat de la frontera francesa es fes el mateix i la C-16 i, en aquest cas, l'E-9 es poguessin convertir en un veritable eix europeu, però no estem en aquesta situació. Per tant, nosaltres entenem que és raonable que l'aposta sigui, en aquest cas, per aquests tres carrils reversibles.

Jo també volia fer una reflexió similar a la que feia el senyor Pujol, sobre la necessitat, una altra vegada més, de no només apostar per infraestructura viària, sinó també per transport públic. I crec que el carrilet és un bon exemple del que hem d'intentar evitar que passi en altres llocs. Ho dic perquè a l'anterior comissió vam aprovar una resolució sobre el tren tram de Tarragona, sobre el desmantellament de les vies, i, per tant, crec que aquesta reflexió que vostè feia..., espero que també la mantinguin, ja que van votar també favorablement a la nostra proposta de resolució, i que no desmantel·lem infraestructures de transport públic a nivell de Catalunya, perquè, com molt bé vostè explicava, després és molt difícil que les tornem a recuperar.

La presidenta

Gràcies. Senyor Terrades, per posicionar-se respecte a les esmenes.

Jordi Terrades i Santacreu

Sí, per reafirmar que acceptem l'esmena; que és un avenç respecte a altres compromisos que havien adoptat tant el conseller Vila com el conseller Rull respecte a aquest tema: aquí hi ha un compromís concret de treure a informació pública la pro-

posta de traçat; per tant, hi ha un compromís explícit respecte a una infraestructura que considerem bàsica.

El senyor Pujol té una certa facilitat a intentar fer-nos caminar sobre posicions de romanticisme, eh?, ho fa tot sovint. Ens podem imaginar el que vulgui, fins i tot podríem fer una competició respecte a qui té més imaginació. Ara, dit això, els governs el que han de fer és afrontar la realitat, eh? I la realitat és que aquesta és una de les carreteres amb un índex de sinistralitat més alt i que hem de fer front, els governs –en plural, el seu també–, a les responsabilitats que els pertoquen.

I ara tindran una oportunitat magnífica de tenir recursos extres; clar, sempre que hi hagi pressupostos generals de l'Estat l'any 2019. Jo em felicito de l'acord a què ahir el conseller Aragonès i la ministra d'Hisenda del Govern de l'Estat van arribar respecte a l'addicional tercera de l'Estatut, a uns compromisos que hi havien, de deutes històrics amb la Generalitat de Catalunya. Ara tindran recursos per abordar obres com aquestes i algunes altres més.

La presidenta

Gràcies.

Doncs passàriem a la votació. (*Eduard Pujol i Bonell demana per parlar.*) Senyor Pujol?

Eduard Pujol i Bonell

Si puc fer una... Li puc fer una pregunta al senyor Terrades?

La presidenta

Un segon.

Eduard Pujol i Bonell

Vostè considera que és romanticisme fer una reflexió genèrica sobre aquelles infraestructures que van desaparèixer per art de màgia per la voluntat d'un estat centralista, als anys setanta? Vostè s'imagina que algú pugui qualificar els ciutadans de dalt a Berga, i del Berguedà, el que acabo de dir jo, que és una apellació a un fet tan concret...

La presidenta

Senyor Pujol...

Eduard Pujol i Bonell

...com un acte de romanticisme?

La presidenta

Ja està. Jo els prego que..., no cal..., perquè són les intervencions que es fan, i no ens...

Passarem, doncs, a la votació del que seria un únic punt, que és el text de l'esmena d'aquesta proposta de resolució, que és la número 2.

Vots favorables?

Doncs s'aprova per unanimitat.

Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-66 entre Banyoles i Besalú

250-00164/12

I passàriem al punt 3 de l'ordre del dia, que és la Proposta de resolució sobre el desdoblament de la carretera C-66 entre Banyoles i Besalú, presentada pel Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, i té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

El Govern de Catalunya ha anunciat també recentment l'inici de les obres de construcció de quatre rotondes a la carretera C-66 entre els accessos del nord de Ba-

nyoles i l'entrada est de Besalú, amb la intenció, amb la bona intenció de millorar la seguretat i evitar els accidents que es produeixen sovint en aquesta via.

El nostre parer és que aquestes obres no poden ser l'excusa per abandonar el projecte de desdoblament d'aquesta carretera entre Banyoles i Besalú. Nosaltres creiem –i així ho defensem– que no té sentit planificar aquesta carretera que forma part de la xarxa bàsica sense transformar-la en autovia. De fet, hi han parts d'aquesta carretera que ja són autovia, eh? Si no es fes o no s'acceptés aquest plantejament, des del nostre punt de vista es tornarien a repetir errors que ja hem vist en altres carreteres que formen part de la xarxa bàsica de Catalunya, competència de la Generalitat de Catalunya, com l'eix Transversal. Per això nosaltres creiem que, sense menystenir aquestes obres de millora que es faran amb aquestes rotondes, s'ha de tenir clar que la prioritització o que l'objectiu prioritari –per ser més precís en les paraules– és no abandonar el projecte de desdoblament.

Hem arribat a un acord respecte a la proposta que feia el Grup Parlamentari Socialistes amb les esmenes que havien presentat Junts per Catalunya i Esquerra Republicana, i, per tant, el que hem fet ha sigut subsumir tots els apartats de la proposta de resolució i de les esmenes en el text alternatiu que tenen tots vostès, per tal de que el puguin considerar i el puguin votar a favor.

La presidenta

Gràcies. Per a la defensa de l'esmena presentada, té la paraula el diputat Marc Sanglas, en nom del Grup Parlamentari Republicà.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Gràcies, presidenta. En tot cas, com apuntava el senyor Terrades, hem arribat a un acord amb les esmenes presentades, i hem arribat a aquest acord de transacció per fer possible, diguem-ne..., per seguir fent allò que el Govern ja té previst de fer. Especialment, el que preocupa al Govern de la Generalitat és abordar els temes de les obres més immediates que ajudin a garantir la seguretat del trànsit en algunes carreteres, i deixa per a més endavant, o amb un context econòmic més favorable, l'execució de projectes de més envergadura.

Per tant, el que sí que estem fent, en aquests moments el Govern està executant obres per un valor de més de 6 milions d'euros per garantir algunes rotondes, alguns enllaços que permetin també, al mateix temps, millorar el ferm i la senyalització horitzontal de totes aquestes carreteres. Hi ha previst també un projecte anomenat «de seguretat viària», de millora de la seguretat en l'àmbit del tram de Cornellà del Terri - Serinyà, també per un valor de 6 milions i mig d'euros. I, per tant, des d'aquest punt de vista, el Govern de la Generalitat es preocupa i procura la millora d'aquestes carreteres, tant com pot.

Ens agradaria fer-ho amb altres projectes que entenem que el país necessita i que no podem fer perquè el Govern de l'Estat incompleix... I ara es treuen un acord o intenten vestir-ho de que ens pagaran els deutes. Com algú deia abans, hi han moltes promeses i pocs compliments. Doncs miri, senyor Terrades, les promeses de pagament de les infraestructures a Catalunya fa molts anys que se'ns deuen. Per tant, res, cap alegria fins que els calés no estiguin a casa.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Narcís Clara.

Narcís Clara Lloret

Bé; afegiré alguna qüestió al que ja s'ha dit, intentant no repetir-me. El trajecte que hi ha de Girona a Banyoles està desdoblant, i de Besalú a Olot, també. Per tant, és de tota lògica, no només en aquest trajecte, sinó en qualsevol altre cas en què succeís quelcom similar, el desdoblament de Banyoles a Besalú.

Aquest desdoblament, a hores d'ara –i, per tant, aquí es veu la voluntat de voler-lo fer–, disposa d'un estudi informatiu aprovat i donava un projecte de construcció i explotació. Que no es tirin endavant les obres en aquest moment, a curt termini, o fins i tot a mitjà termini, podríem dir, prové del context econòmic actual. Això tot-hom ho sap. I ara podria tornar a fer èmfasi en el que ha dit abans el diputat Sanglas sobre els deutes de l'Estat i podríem afegir el ja famós, desgraciadament, dèficit que patim, fiscal, en aquest país, que, recordin-ho una vegada més, és de 16.000 milions i, per tant, són 45 milions cada dia. Les obres d'aquest desdoblament en aquests moments tenen un cost previst de 202 milions d'euros; per tant, és entre quatre i cinc dies de dèficit fiscal. Imaginin-s'ho vostès. Aquestes dades les podem anar repetint, i jo personalment ho penso fer gairebé cada vegada que pugui, perquè seria la solució del problema, naturalment.

Això no vol dir que la Generalitat no pugui dur a terme obres menors, amb un cost inferior, com és el que ja s'ha comentat abans: els accessos, per exemple a Serinyà, a Fares, a Besalú, o d'altres interseccions i accessos secundaris, amb l'objectiu de reduir la sinistralitat i millorar la mobilitat.

Per tant, agraïm en aquest sentit, només faltaria, al Grup Socialistes i Units per Avançar que hagin pogut estar d'acord a transaccionar amb les nostres esmenes i haver arribat a un acord.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula la diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Bueno, continuamos en la misma línea que en la iniciativa anterior, también con una actuación muy prometida, muy demandada y muy necesaria desde hace tiempo. Estamos también con unos tráficos muy al límite de la necesidad de desdoblamiento, que en este caso se ven agravados porque es un tramo que enlaza un tramo ya desdoblado que tenemos anterior con la autovía de Olot, lo que lo convierte en un cuello de botella, y puede añadirse al beneficio que tendría el desdoblamiento sencillamente por motivos de tráfico.

De nuevo, volvemos a decir lo mismo que en el punto anterior: que creemos que la priorización de esta infraestructura debería hacerse analizando todo el conjunto de necesidades que tenemos, las disponibilidades presupuestarias, y viendo qué podemos hacer primero y qué se puede hacer después. Pero mientras eso llega, y dado que el texto, en este caso, no promete de nuevo ni concreta nada que no se haya prometido con anterioridad, votaremos también a favor.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem, té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, en aquest cas, des del nostre grup no creiem ni raonada ni fonamentada, pel seu cost econòmic, la necessitat de desdoblament la C-66, especialment pel nombre de vehicles que hi circulen, que creiem que no ho justifiquen.

També pel que fa al desdoblament de la variant, nosaltres volem recordar que està molt propera a dos paratges singulars, en aquest cas a l'espai d'interès natural del clot d'Espona i les coves prehistòriques de Serinyà. Per tant, també nosaltres entenem que és un error la proposta d'aquest desdoblament.

I nosaltres entenem que la proposta que hi ha damunt de la taula, que és un desdoblament parcial de tres carrils, ens sembla que tant des del punt de vista econòmic com, en aquest cas, també de seguretat viària, amb les noves rotondes, i degut a que

té menys impacte ambiental, seria la proposta més raonable. I, per tant, nosaltres votarem en contra de la proposta de resolució.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se, el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Sí, només una precisió al senyor Narcís Clara respecte als 16.000 milions de dèficit fiscal anual que atribueix..., per molt que repeteixi aquesta xifra, això no es convertirà en realitat. I em remeto als estudis que la conselleria d'Hisenda de la Generalitat de Catalunya, amb els consellers Mas-Colell i el senyor Junqueras, ha fet respecte al tema del dèficit fiscal.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies.

Passarem, doncs, a la votació d'aquesta proposta de resolució. Recordar-los que hi ha una transacció presentada que ajunta els tres punts en un sol punt, que tots vostès en deuen disposar. Per tant, passariem a la votació.

Vots favorables?

Serien els grups parlamentaris de Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, Socialistes i Ciutadans.

I vots en contra?

Del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

I, d'abstencions, no n'hi ha cap.

Per tant, quedaria aprovada per 18 vots a favor i 1 vot en contra.

Proposta de resolució sobre l'adopció de la instrucció tècnica per a la instal·lació de reductors de velocitat i bandes transversals d'alerta a les carreteres

250-00121/12

Passariem al punt número 4, que és la Proposta de resolució sobre l'adopció de la instrucció tècnica per a la instal·lació de reductors de velocitat i bandes transversals d'alerta a les carreteres, presentada pel Grup Parlamentari de Ciutadans, i té la paraula el senyor Alfonso Sánchez.

Alfonso Sánchez Fisac

Gracias, presidenta. Bien, nuestro grupo parlamentario presenta en esta Comisión de Territori una propuesta de resolución que busca obtener el apoyo del resto de grupos parlamentarios para mejorar nuestras carreteras y solventar unos problemas concretos, de los cuales se quejan los usuarios de la vía. Estos problemas se llaman «badenes», «resaltos», «reductores de velocidad», «bandas transversales», etcétera; tienen mil nombres.

Y es que la instalación de elementos no homologados y sin control técnico estricto por parte de la Administración produce, a partir de una sacudida en el vehículo, daños en el mismo con el paso del tiempo. Lo más habitual es la rotura de la suspensión, los amortiguadores, aunque también puede ocurrir con cualquier otro elemento de la misma suspensión. También con la carrocería, por las temidas ras-cadas, o en el tubo de escape, porque se produce un descolgamiento. Aunque esto último, bueno, estaría solucionado con los vehículos eléctricos, porque no tienen tubo de escape, ¿no?

Y a los conductores; sí, también afecta a los conductores. En el pasado año, en Álava y en Vizcaya se paralizó la instalación justamente de nuevos badenes a raíz de la denuncia de un señor que había sido trasplantado, que tenía que ir habitual-

mente en ambulancia al hospital para hacerse el seguimiento y, a causa de las sacudidas, un día tuvieron que parar en medio de la carretera, porque este señor se desestabilizó y tuvieron que reanimarle; esto es, entre badén y badén.

Por ello proponemos a la Administración autonómica que adopte la Orden de Fomento 3053 del año 2008, del 23 de septiembre, donde se regula un correcto diseño de estos elementos y su uso. Esta orden fija unos criterios de diseño que garantizan su efectividad y seguridad tanto para los peatones como para el vehículo.

Nada más, muchas gracias.

La presidenta

Gràcies. Hi ha unes esmenes presentades. Per defensar-les té la paraula el diputat Marc Sanglas, del Grup Parlamentari Republicà.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Gràcies, presidenta. En tot cas, a diferència del que hem vist en les anteriors propostes de resolució, hem presentat una esmena que no ha estat acceptada. Bàsicament, l'esmena, compartint la preocupació que pugui tenir el senyor Sánchez per les carreteres i per la seguretat en les carreteres i per la millor conducció, l'esmena bàsicament que havíem presentat des d'aquest grup parlamentari era que el Ministeri de Foment és veritat que l'any 2008 va dictar una instrucció, però és que la Generalitat ja l'havia dictat tres anys abans. Per tant, des de l'any 2005, amb anterioritat, diguem-ne, a l'ordre del Ministeri de Foment, el Govern de la Generalitat té una ordre que regula les condicions tècniques de totes les bandes reductores que s'han d'instal·lar en el país.

Això és el que nosaltres els proposàvem en aquesta esmena. Vostès no l'han volgut acceptar. Nosaltres entenem que, existint ja una normativa pròpia del Govern de la Generalitat, no creiem, si no és que forma part, diguem-ne, de la uniformització que tenen interès de fer en tots els àmbits, especialment també en el de les bandes reguladores de la velocitat en les carreteres..., entenem que havent-hi una proposta tècnica, diguem-ne, adaptada ja a les carreteres de Catalunya, ens sembla que és la solució a què s'havia d'anar, i, per tant, vam presentar aquesta esmena. Al no haver estat acceptada, el nostre grup parlamentari votarà en contra d'aquesta proposta de resolució.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, el diputat Eduard Pujol.

Eduard Pujol i Bonell

Sí, molt breument. Reiterar-me en els arguments del diputat Sanglas: aquesta és una feina de control, és una feina normativa que ja s'està fent des del Govern de la Generalitat o des dels nostres departaments. Curiosament es va fer, es va iniciar, es va tenir la sensibilitat de regular-ho pràcticament quatre anys abans que no ho fes el Ministeri de Foment. I, per tant, un té la sensació que, més enllà de l'interès que compartim tots per la seguretat viària dels nostres conciutadans, hi veig al darrere, i em costa de no veure-ho així –m'agradaria no veure-ho així–, un cert prejudici ideològic.

I, per tant, com que el que fem és primar i valorar la feina que s'ha fet fins ara, doncs, no acceptarem el seu punt.

(La presidenta dona la paraula a Jordi Terrades i Santacreu.)

Jordi Terrades i Santacreu

Sí, nosaltres compartim la preocupació per la seguretat viària; s'ha palesat en altres ocasions, en anteriors legislatures, en què aquest tema ha sorgit. Nosaltres estàvem disposats a donar suport a aquesta proposta de resolució si s'hagués acceptat l'esmena. No ho farem, perquè, en el que portem de legislatura i en alguna de les

propostes que ja s'han vist en aquesta comissió, intuïm un cert flaïre, eh?, quan llegim les propostes del Grup de Ciudadanos, de laminar competències de la Generalitat de Catalunya.

Jo crec que aquí hi ha una normativa que ja està aprovada respecte als temes que s'estan parlant. No entenem aquestes referències contínues a la legislació de l'Estat. Si vostès haguessin adaptat la seva proposta a les pròpies competències i a les pròpies normatives que el Govern de la Generalitat ja té, li haguéssim donat suport sense cap tipus de prevenció.

La presidenta

Gràcies. I, per últim, té la paraula el diputat David Cid, en nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

David Cid Colomer

En un sentit similar..., perquè la proposta també fa referència, per exemple, al paper dels ajuntaments i dels ens locals; però és que ni l'ordre del Ministeri de Foment ni, en aquest cas, tampoc la circular de la Generalitat fan cap tipus de referència ni explicita les característiques tècniques d'aquest tipus, no?, de reductors que s'han de produir en vies urbanes. Per tant, és una de les mancances que nosaltres trobem a la resolució, no?

Per tant, sobretot en el món local, crec que, a més a més, la tendència és anar reduint la velocitat, de cinquanta quilòmetres a trenta quilòmetres per hora, que a més a més és el que fa que en cas d'accident pràcticament disminueixi a zero la probabilitat de que les lesions siguin molt greus, en aquest cas generant invalidesa o fins i tot provocant accidents mortals, no?

També, com hi feia referència ara el diputat Terrades, vostès ignoren la distribució competencial, que és llei, eh? Vostès, que són sempre uns garants de la llei, doncs, aquí hi ha unes competències que estan, no?, distribuïdes. Però és que, a més a més, ignoren altre tipus de competències, com per exemple, a Catalunya tenim 282 carreteres, que són pràcticament 1.500 quilòmetres, que són carreteres que són propietat de la Diputació de Barcelona, que a més a més ha posat en marxa aquest mateix any una ordenança pròpia pel que fa referència a aquests elements reductors.

Nosaltres sí que entenem que hi ha d'haver una certa harmonització, però s'ha de fer des del diàleg. I això és imprescindible que es faci, no?, aquesta harmonització, parlant amb els ens locals i amb els ens supralocals, i sobretot amb els qui són els seus representants, que en aquest cas són la Federació de Municipis de Catalunya i l'Associació Catalana de Municipis. No fer-ho així, entenem que té més a veure amb un cert discurs, que no amb una voluntat real de trobar-hi solucions.

La presidenta

Gràcies. El diputat Alfonso Sánchez, si es vol posicionar sobre les esmenes...

Alfonso Sánchez Fisac

Gracias, presidenta. Bueno, sobre las enmiendas que se han presentado, tenemos una enmienda presentada que, bueno, lo que hace es modificar todas las propuestas, todos los puntos, que son cuatro puntos, y hacer un único punto que no tiene nada que ver, porque aplican una orden que tienen ustedes desde el Gobierno de Cataluña.

Claro, yo me miro los puntos y hay cuatro, no uno. ¿Qué pasa? Ustedes han visto desde el principio que es una orden de Fomento y directamente los cuatro puntos se los han cargado para poner el suyo. Yo creo que... Aparte, de acuerdo, si no quieren poner..., aplicar esta orden de Fomento, pero ¿por qué no hacemos una inspección técnica para detectar dónde están unos badenes mal instalados o deteriorados? ¿Por qué no priorizamos una substitución de aquellos que estén peor? ¿Por qué no realizamos un estudio para garantizar que la ubicación de esos badenes es correcta o no? Eso se podría hacer igualmente aunque no se aplicase la norma de Fomento, entiendo yo.

Por otro lado, ustedes nos proponen que se continúe con la circular del departamento de carreteras, pero, claro, es del 2005. ¿Por qué vamos a una cosa tan anticuada, obsoleta, cuando las carreteras van evolucionando constantemente y la orden de Fomento se ha actualizado hasta el 2015? ¿Nos vamos a ir trece años atrás?

Entonces, nosotros no vamos a aceptar esta enmienda para nada. Creo que ni mejora el texto ni propone nada nuevo; simple y llanamente, pues, continua con lo que hay hasta ahora, lo cual se ha demostrado ineficaz.

Gracias.

La presidenta

Gràcies.

Doncs passarem a la votació d'aquesta proposta de resolució, que és la número 4, atenent, eh?, que l'esmena no ha estat acceptada. Per tant, votarem el text original.

Vots favorables?

Sis vots favorables del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Vots contraris?

Del Grup Parlamentari Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, Socialistes i Units per Avançar, són 12, no? *(Pausa.)* Dotze vots contraris.

Abstencions?

Una abstenció del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem.

Doncs queda rebutjada aquesta proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre la retirada i la neteja d'elements que posen en risc la seguretat en algunes carreteres

250-00166/12

I passarem al punt número 5, la Proposta de resolució sobre la retirada i la neteja d'elements que posen en risc la seguretat d'algunes carreteres, presentada també pel Grup Parlamentari de Ciutadans, que farà la seva defensa el senyor Alfonso Sánchez.

Alfonso Sánchez Fisac

Gracias, presidenta. Bien, Ciutadans presenta esta propuesta de resolución que trata sobre la seguridad vial, sobre elementos en la vía que ponen en riesgo a los conductores y, por lo tanto, también a los peatones.

Según expone el artículo 142, del Reglamento general de circulación –y cito literalmente–, «se prohíbe modificar el contenido de las señales o colocar sobre ellas o sus inmediaciones placas, carteles, marcas u otros objetos que puedan inducir a confusión, reducir su visibilidad o eficacia, deslumbrar a los usuarios de la vía o distraer su atención».

Lo que está pasando en las carreteras de Cataluña es muy grave y, bueno, tengo aquí unas cuantas imágenes (*l'orador les mostra*), como, por ejemplo, carteles no homologados entrando en municipios, por ejemplo; placas que imitan señales de tráfico –esto no es homologable–; guardarraíles pintados o tapados por plásticos –por ejemplo, detrás de los plásticos hay un puente–; asfalto deslizante por pintadas; señales tapadas por pegatinas y pintura... Bueno, todo ello produce confusión y distracción a los conductores.

Y ¿quién es el responsable de limpiar semejante despropósito? Pues, según lo expuesto en el artículo 139 del Reglamento general de circulación –y cito literalmente–, «la autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización de carácter circunstancial de las contingencias de aquel y de la señalización variable necesaria para su control, de acuerdo con la legislación de carreteras. En tal sentido, corresponde al organismo autónomo Jefatura Central de Tráfico o, en su caso, a la autoridad autonómica o local responsable de la regulación del tráfico.»

No debemos permitir que los espacios públicos, que son de todos, estén en peligro y que se les niegue la neutralidad política de la que deberían gozar. Símbolos partidistas, pegatinas partidistas, pintadas partidistas, lazos partidistas... Basta ya. Basta ya de señalar a quienes no pensamos igual o por ello nos nombran personas *non gratas* en algunos municipios de Cataluña.

Diputados, diputadas, recapaciten, limpien las calles de todos, vuelvan al *seny català* y vuelvan a cumplir la ley.

Gracias.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades, té la paraula el diputat David Cid, del Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem.

David Cid Colomer

Bé, aquesta és una proposta de resolució que si algú mira el títol és difícil no compartir-la; és a dir, parla de seguretat viària i de reducció de riscos d'accidents, i, per tant, bé, són dos conceptes que d'entrada segur que tots els que estem aquí i totes les que estem aquí compartim, no? Per tant, nosaltres clarament estem en contra de que hi hagi a la via urbana o interurbana qualsevol element que posi en risc la seguretat viària. Però jo crec que estem parlant de coses diferents, eh?, perquè en la seva exposició afinen una mica més i acaben situant que els únics elements que els preocupen i que afecten la seguretat viària són els de color groc, eh? I posaré alguns exemples.

Perquè, clar, vostès parlen de rètols no homologats, però hi ha a l'entrada de municipis, en moltes ocasions, rètols que tenen a veure potser no amb la independència sinó amb agermanaments, agermanaments amb altres ciutats... I, per tant..., vull dir que aquí vostès ja comencen a diferenciar.

Després parlen de les pintades, no?, en carreteres. Però, clar, vostès només fan referència a les pintades de color groc, perquè jo poso, per exemple, les de «Vamos, Valverde» de la Vuelta a España –bé, és que jo soc molt del Valverde–, però aquestes no els preocupen, perquè vostès només fan referència al color groc.

I, per tant..., clar, quan vostès també parlen d'elements en via pública, miri, jo l'hi poso un, d'element en via urbana (*l'orador mostra un full amb dues imatges*): Roda de Barà, pancarta de Ciutadans; veig que es pot conviure perfectament al costat d'una pancarta –crec recordar que és d'Esquerra Republicana–; això és la plaça Catalunya. Per tant, entenc que vostès a les properes eleccions municipals no posaran ni una pancarta en via urbana ni en via pública que pugui distreure la seguretat viària.

Per tant, crec que en aquest cas vostès fan demagògia. Això no és una proposta de resolució per a la seguretat viària o per reduir els accidents, sinó que és una proposta del «lio», del conflicte, una altra vegada més, sobre el tema dels llaços grocs.

Miri, jo no poso llaços grocs, eh?, no en poso, però estic en contra de que els treguin. Jo crec que és compatible, la llibertat d'expressió, amb la seguretat viària. De fet ha passat històricament: hi han moltíssimes carreteres en què hi han hagut pancartes, per exemple, defensant modificacions de les carreteres per la mateixa seguretat viària. I no els he vist jo preocupats per aquest tipus d'elements.

I, miri, la prova del cotó són les nostres esmenes que vostès no han acceptat ni tan sols transaccionar o parlar amb nosaltres. Nosaltres els hem fet esmenes de retirar els elements que impedeixin la visualització dels senyals de trànsit, totes, grogues o no; no ens l'han acceptada. Netejar les pintades de les vies, sempre que suposin un risc per a la seguretat viària, totes les pintades, les grogues i les de Valverde. Expedients, obrir-los si afecten la seguretat viària; si hi ha algun element a la via urbana que no afecta la seguretat viària, doncs entenem que no cal obrir cap expedient, ja sigui informatiu o sancionador. Reclamar els costos, a totes, entenc, no només a unes.

I finalment jo els faig una reflexió. Crec que l'objectiu real ha de ser la seguretat viària. Hi ha un repunt dels accidents a Catalunya. Si us plau, deixin de fer demagogia, facin compatible la llibertat d'expressió, en aquest cas, amb la defensa de la seguretat viària, que és el que ens hauria de preocupar a tots i a totes.

La presidenta

Gràcies, diputat. Té ara la paraula el diputat Jordi Terrades, en nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units.

Jordi Terrades i Santacreu

Sí. Nosaltres quan vam estar mirant el títol de la proposta, bé, una proposta que és molt clara, no?: «retirada d'elements que posen en risc la seguretat en algunes carreteres» –article 58 de la Llei de trànsit, si no ho recordo malament–, amb una proposta d'aquestes no hi pots estar en contra. Ara, quan comences a rascar la proposta, i sobretot escoltant la defensa i l'argumentari que ha fet servir el diputat de Ciutadans, ens ha concretat el que nosaltres ja sospitàvem: no estem parlant de la seguretat viària, sinó que estem parlant de la campanya contra el groc que Ciutadans ha iniciat.

Nosaltres, com és també ben sabut, no posem llaços grocs enlloc, eh?, respectem aquelles persones que els porten, també ens agradaria que a l'espai públic, doncs, n'hi haguessin els menys possibles –d'aquests i d'altres, eh?

I, per tant, com que intuïm que aquesta no era una proposta per millorar la seguretat viària a les nostres vies, sinó que era aquesta campanya que la senyora Arrimadas i el senyor Rivera han iniciat fa uns mesos, no hi podem donar suport.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Marc Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Sí; gràcies, presidenta. En tot cas, vostès saben que aquest grup parlamentari té a bé presentar normalment esmenes per intentar arribar a acords amb els diferents grups parlamentaris, en un intent, diguem-ne, d'entesa. I en aquest cas sí que era evident que el títol de la proposta de resolució podia portar a engany. Compartim, eh?, el fons, el tema de la seguretat a les carreteres i, per tant, compartim, diguem-ne, aquest objectiu; objectiu que el Govern de la Generalitat duu a terme, i les companyies concessionàries de les vies que tenen aquesta obligació també ho fan, i, per tant, diguem-ne, la neteja de les carreteres és un tema habitual. Vostè sap que en l'última comissió vam aprovar algunes mesures, eh?, algunes propostes de resolució que vostès plantejaven, de millora de la seguretat de les carreteres. I, per tant, si aquesta és la realitat que es busca en el fons, ens hi trobaran.

Però del contingut del mateix text de la proposta de resolució i de la seva exposició, jo per un moment ja he cregut que no érem a la Comissió de Territori; ja no sé exactament a quina comissió érem, o érem en un comitè, eh?, de persecució dels llaços grocs i de les pintades grogues i de tot el que sigui groc. Perquè, en tot cas, és el que es desprèn de la seva exposició i és el que es pot despendre de la seva proposta de resolució.

Perquè, escolti, miri, jo m'he mirat l'article 58 de la Llei de trànsit, i enlloc diu que no pugui haver-hi plàstics grocs, eh? Vostès parlen directament de que es retirin els plàstics grocs de les carreteres, cap altre plàstic. Se'ls veu el llautó. Però és que a més a més se'ls veu el llautó des d'un altre punt: hi ha un punt en què es demana que es faci un informe del que estan fent els ajuntaments. Escolti, això només té un nom: «persecució política», eh?, que és el que estan fent, que la Generalitat faci un informe dels ajuntaments que estan autoritzant els llaços grocs. Doncs escolti, ens sembla que això és incompatible amb la llibertat d'expressió que ha de tenir aquest país.

I si hi ha llaços grocs és perquè hi ha presos polítics, eh? Alliberin els presos polítics i s'hauran acabat els llaços grocs. És tan fàcil com això, no hi ha cap problema des d'aquest punt de vista. I tant que li preocupa l'homologació dels elements, doncs Espanya no és homologable a cap de les democràcies occidentals que tenim en aquests moments, eh? I tant que els preocupa la seguretat, doncs els seus seguidors, als quals atien constantment a través de les xarxes socials i a través de les expressions, deixin que retirin els plàstics que protegeixen les bastides per a la gent que va pel carrer; perquè això també ho estan fent, simplement perquè són de color groc. Per tant, potser que incentivin la seva gent a preocupar-se realment de la seguretat de la gent.

Insisteixen en aquest criteri de neutralitat. Escolti, si volen neutralitat, acabin de retirar totes les plaques franquistes que encara queden en aquest país. Vagin vostès, netegin-les, que veig que no tenen tant d'interès a retirar aquestes plaques, eh?

I, en tot cas, insisteixo que pel que sigui per a la seguretat del trànsit, pel que sigui la neteja de les carreteres, el Govern de la Generalitat se'n preocupa de manera habitual i fa neteja de tots aquells elements que puguin destorbar la seguretat del trànsit.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula la diputada Gemma Geis.

Gemma Geis i Carreras

Bé, bon dia a tots. Presidenta... Bé, nosaltres també ens sumem, com no pot ser d'una altra manera, a les aportacions, no?, i als comentaris que ha fet el meu company del Grup Republicà. També fins i tot amb en David, no? Jo soc més d'en Robert Gesink, que viu a Girona i, per tant, també les pintades que hi ha a les carreteres.

Jo..., la veritat és que vostès el que fan és aprofitar una realitat de civisme i de llibertat d'expressió, una màquina, com en diem, de garbellar fum, eh?, utilitzant la seguretat viària, que sí que és una matèria que causa molts morts i que, per tant, s'han de dur a terme les polítiques públiques necessàries perquè no es produeixin –i recordo la darrera Comissió de Territori, que hi van haver algunes propostes de resolució que vam debatre en aquest sentit–, i vostès el que fan és aprofitar aquesta situació de vulneració de drets humans, de drets civils, eh?, per lluitar contra el compliment d'aquests drets i l'exigència d'aquests drets. Per tant, em sembla totalment desafortunada, aquesta proposta de resolució, perquè vostès s'amaguen en la neutralitat per exigir..., per evitar la llibertat d'expressió.

I els llaços grocs el que signifiquen –i els hi hem dit moltes vegades– és una capacitat d'empatia i de solidaritat amb una situació de presó injusta i d'exili injust. I també, no ho sé, però jo, que soc de poble..., també hi ha moltes pancartes a vegades de comiats de solter que es pengen a les rotondes, no? També, doncs, ho podria afegir, que això ho podríem treure perquè dificulta, no?, la seguretat viària, i tants i tants altres cartells i d'altres manifestacions que es pengen en els carrers.

Per tant, escolti, si tenen un dia una proposta de resolució que afecta la seguretat viària, que és una proposta de resolució real, no per garbellar fum, de problemes reals, que són els que tenen els que estan a la presó i a l'exili, nosaltres ho discutirem, presentarem propostes. Mentre vostès el que fan és utilitzar aquest fum que venen per intentar evitar que hi hagi llibertat d'expressió..., i l'hi dic: hi hauran més llaços, perquè, a mesura que s'acosti el judici i la indignació vagi creixent, n'hi haurà més, eh? Per tant, crec que no hem de barrejar una cosa amb l'altra, i quan tinguin propostes de seguretat viària les discutirem.

La presidenta

Gràcies. Per últim, té la paraula el senyor Alfonso Sánchez, el diputat Alfonso Sánchez, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Alfonso Sánchez Fisac

Gracias, presidenta. Bueno, para contestar un poco lo que ha dicho el grupo que ha presentado las enmiendas, a ver, el tema de «Vamos, Valverde», pues, se limpia al final por la misma organización, así que no se tiene que preocupar por eso, que la vuelta ciclista está bien organizada. El cartel de C's, de Ciutadans, que ha sacado usted..., mire, para poner ese cartel, igual que el del otro partido que había al lado, se pide permiso. Si tienes permiso, lo puedes colocar perfectamente; si no tienes permiso, pues, lo más normal es que incluso la brigada te lo vaya a retirar.

Mire, yo aprovecho, al PSC, que decía que no ponían lazos..., pues sí, sí que los ponen, además en ayuntamientos en los cuales gobiernan con independentistas: en Vilanova i la Geltrú o en Premià de Mar, por ejemplo.

Bueno, ya entrando en las enmiendas, la primera enmienda, al punto número 1, no la vamos a aceptar. Dice..., decimos que hay que cumplir la ley, el artículo 58, para limpiar todo aquello ajeno a las señales reglamentarias. Añaden «de cualquier elemento que impida la visualización de las señales de tráfico». Miren, esto ya se realiza, como decían los compañeros de Esquerra y Junts per Catalunya; lo que pasa es que, si de las ramas de un árbol tapan la señal, pues, cortan las ramas, lo que pasa, que ahora lo que está pasando es que cortan las ramas para que se vean los lazos, que es justamente lo que queremos evitar.

En un punto número 2, enmienda segunda, en este punto no vamos a aceptar... En este punto queremos que el asfalto sea limpiado para evitar accidentes y ustedes añaden «siempre que suponga un riesgo para la seguridad vial». Miren, ¿creen realmente que si el órgano competente realiza un estudio sobre dónde acometer estas actuaciones, realmente lo hará? Pensamos que es preferible aplicar la ley y que se limpie de una vez por todas.

Sobre la enmienda 3, el punto 3, no la aceptamos tampoco. Nos volvemos a remitir a la ley: creemos que todo el mundo está debidamente informado de que tapar señales, pintarlas o imitarlas es ilegal. Si quien es competente no hace nada, según la ley hay que sancionarlo. Sáltese un semáforo en rojo y verá cómo el policía vendrá a informarle, ¿eh? Yo creo que más bien vendrá a sancionarle.

Sobre el punto 4, enmienda 4, tampoco la aceptaremos. Y, como dice la ley, «la autoridad encargada de la regulación del tráfico será responsable de la señalización». Si esta autoridad responsable no realiza la limpieza y la hace efectiva otro organismo, pues, habrá que pasarle la factura.

En el punto número 6, la enmienda 5, tampoco la aceptaremos. Y, miren, es que el cumplimiento de las ordenanzas de civismo de los municipios no tienen como «único» –que es lo que ustedes añaden– objetivo garantizar la seguridad de los usuarios de la vía. Existen muchos otros ámbitos en las ordenanzas de civismo de un municipio.

Muchas gracias.

La presidenta

Gràcies.

Passem, doncs, a la votació d'aquesta proposta de resolució, tenint en compte que no s'ha acceptat cap esmena, eh?

Vots favorables a la proposta de resolució?

Del Grup Parlamentari de Ciutadans, 6.

Vots contraris? De Junts per Catalunya, Esquerra Republicana, Catalunya en Comú Podem, són 11. (*Veus de fons.*) Tretze? (*Veus de fons.*) Onze –onze.

I abstencions?

Dos, del Grup Parlamentari Socialista i Units.

**Proposta de resolució sobre el balanç del desplegament de la Llei
21/2015, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya**

250-00147/12

(Per raons tècniques, no ha quedat enregistrada la intervenció de la presidenta, que dona la paraula a David Cid Colomer.)

David Cid Colomer

Bé, l'objectiu d'aquesta proposta de resolució és donar una empenta al desenvolupament de la Llei de finançament del transport públic. Aquesta llei es va aprovar fa pràcticament dos anys i, en tot cas, nosaltres el que creïem és que hi han aspectes fonamentals d'aquesta llei que no s'estan desenvolupant i, per tant, creiem que cal donar-li un impuls i que el Govern comenci a desplegar-los de manera evident, no?

Aquí, en aquest cas, nosaltres assenyalem sis aspectes. El primer és tot el seguit d'impostos i mesures fiscals que permeten augmentar el finançament del transport públic, des de, per exemple, en aquest cas també, l'impost sobre grans establiments comercials, que ha recaptat 15 milions d'euros l'any 2017, i que aquests recursos haurien de ser finalistes per al finançament del transport públic.

També destacar altres tipus de figures impositives que es poden posar en marxa i que nosaltres reclamem que es posin en marxa. Primer, per exemple, també tenim en aquest cas l'impost ambiental sobre cotxes contaminants, i altres que sí que estan reconeguts a la Llei de finançament del transport públic, els grans esdeveniments o esdeveniments de gran concurrència, també en aquest cas una taxa supletòria a la taxa turística específica per finançar també el transport públic, o fins i tot, per exemple, la possibilitat d'implantar nous impostos destinats a finançar el transport públic.

També un dels elements, el segon element que manca en aquest cas per desplegar la Llei del finançament del transport públic és que aquelles bonificacions que tenen a veure, per exemple, amb mesures socials o ambientals computin pressupostàriament en els pressupostos adients de cada conselleria i no vagin directament revertits sobre tarifa.

Cal desplegar tots els organismes de participació.

Finalment, hi ha d'haver també un seguiment anual per part de la Generalitat que inclogui els sistemes de càlcul de tots els efectes externs als diferents mitjans de transport.

També cal definir les àrees de gestió tarifària integrada i especialment avançar en la integració tarifària entre zones, que jo crec que aquest és un element molt important per a la mobilitat sostenible i de reequilibri territorial.

I finalment un element també important per nosaltres és que no s'està complint la disposició addicional primera, que estipula que les obligacions financeres del sistema de transport no s'han de revertir tampoc en aquest cas en tarifa, sinó que han d'anar a càrrec dels pressupostos.

Tots aquests elements no són demandes concretes nostres noves, sinó que formen part de la Llei de finançament del transport públic, que tenen a veure amb els, també, nou punts que nosaltres plantejem en aquesta proposta de resolució, i bàsicament tenen un objectiu fonamental: és a dir, si Catalunya vol ser capdavantera en la mobilitat sostenible i en la lluita contra el canvi climàtic, necessitem més recursos per, en aquest cas, fomentar i finançar el transport públic, també per permetre millores en la tarifa i en la integració tarifària.

I en aquest sentit, nosaltres, torno a incidir en el que deia al principi, volem que el Govern es comprometi a un impuls definitiu del desplegament de la Llei de finançament del transport públic.

La presidenta

Moltes gràcies. Per defensar les esmenes presentades, té la paraula el diputat Gómez del Moral, del Grup Parlamentari Republicà.

Gerard Gómez del Moral i Fuster

Gràcies, presidenta. Bé, com que les esmenes també són conjuntament amb el Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, i segur que la senyora Geis s'hi referirà, seré molt breu. Jo crec que compartim l'objectiu absolutament, doncs, d'aquesta proposta de resolució, que, a més a més, amb la diputada Grau n'havíem parlat també unes quantes vegades, no?, com a mínim, en el meu cas, la darrera legislatura. I, per tant, nosaltres hi estem d'acord; majoritàriament votarem a favor de tota la proposta de resolució, a excepció d'un punt.

Deixin-me fer-li un matís: en l'últim punt, el novè, sí que es compleix la disposició addicional. Podem tenir diferents visions del que vostè vulgui, però la disposició addicional i la llei s'estan complint, ja es compleixen. Per això nosaltres havíem fet una esmena senzillament en el sentit de dir «donar compte», no?, que no han acceptat. No passa res; com que ja es compleix, no tenim inconvenient, doncs, en votar-hi a favor.

Dit això, però, jo crec que sí que cal aturar-nos un moment i obrir tal vegada una mica el prisma. Hi insisteixo, compartim amb vostè la visió, doncs, de millorar el finançament del transport públic, de posar tots els elements, etcètera, ho compartim absolutament. Ara bé, mirem les inversions que s'han fet en transport públic, mirem com la Generalitat en els darrers anys ha augmentat la inversió en transport públic, com l'ATM ha augmentat la inversió en transport públic, com l'Ajuntament de Barcelona ha augmentat la inversió en transport públic i com l'única administració que l'ha reduït i de manera dràstica ha sigut l'Estat espanyol, el Govern central. L'única, de totes, l'única. Totes les administracions públiques de Catalunya, totes –autonòmiques, locals, supramunicipals–, estan fent un esforç per seguir finançant i per millorar el finançament del transport públic. I l'única administració que ha reduït la seva aportació des de l'any 2010: l'Estat espanyol, el Govern espanyol.

Clar, això afecta, efectivament, el model de transport públic. I vol dir que amb això estem exonerats de tota culpa? No, evidentment que no. I, per tant, posem les eines i tots els elements per millorar la part que ens correspon? Sí, però no sense denunciar els greus incompliments que permanentment afecten la vida diària dels ciutadans; que suposo que el problema real de la gent deu ser agafar el tren, no els llaços grocs, malgrat que a vegades en aquesta comissió sembli que sigui a l'inrevés, no?, que qui més es preocupa dels llaços grocs, dels cartells i de, en fi, les presons, etcètera, doncs, són els que de fet diuen que tot el dia es parla del monotema, però només treuen ells el monotema en totes les comissions d'aquest Parlament.

Per tant, nosaltres compartim aquesta idea. Deixi'm fer-li la pinzellada, que vostè en parlava, a més a més, de refer la tarifa: una de les grans prioritats també serà la T-Mobilitat, en aquest sentit, com a país, un dels grans reptes que tenim i que se'ns dubte aquest any que vindrà, doncs..., haurà de fer aquest impuls final que el conseller també Calvet i ja el conseller Rull, doncs, havien anunciat i havien estat treballant.

I, per tant, doncs, anunciar el nostre vot favorable majoritàriament. I no sé si vol que l'hi demani ja, presidenta, però sí que demanaríem la votació separada del punt número 2.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per presentar també l'esmena, la diputada Gemma Geis, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

Gemma Geis i Carreras

Bé; bon dia altra vegada. Bé, doncs aquesta sí que és una proposta de resolució que té fons, que té bagatge, que té reflexió, no?, que té interès de país, d'intentar des del Parlament, en la nostra tasca, impulsar totes aquelles actuacions que vagin dirigides a millorar la mobilitat; com bé indica també, a millorar el finançament

del transport públic... Aquí sí que també l'impost de grans superfícies comercials, que va ser un impost que va ser..., ha tingut un gran recorregut jurídic fins que ara, aquest any, el Tribunal de Justícia de la Unió Europea finalment, doncs, va donar la raó, amb alguns límits, no?, però va ser..., ha tingut un gran recorregut.

Per tant, nosaltres ens hem posat d'acord amb el diputat Cid en gran part de tots aquests punts. Des de la conselleria hi ha el compromís per treballar, i, per tant, jo crec que en totes aquestes propostes de debat i de millora, doncs, ens hi trobarà sempre. Aquests dies que he anant a la presó amb el conseller Rull hem estat parlant moltes vegades, no?, doncs, del canvi climàtic, de polítiques de mobilitat... Per tant, crec que hi ha un compromís per part del nostre Govern legítim i del conseller, i continuarem treballant.

Aquí, no sé si em toca, presidenta, perquè, com que soc nova..., però hem fet una transacció en el punt... (*Veus de fons.*) Exacte, ja n'està informada, eh? Per tant, hem fet una transacció també amb els Comuns en aquest sentit.

Per tant, continuarem treballant. Crec que s'ha d'exigir el desenvolupament d'aquesta llei. Crec que s'han d'aplicar els impostos, hem d'intentar que no ens els impugnin en el Tribunal Constitucional, però tota la capacitat de treball per buscar solucions que puguin donar marge de maniobra i ser de màxima aplicació en aquesta llei.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula el diputat Francisco Domínguez.

Francisco Javier Domínguez Serrano

Sí. Sobretot, per resumir la meua intervenció, és esmentar la necessitat imperiosa de fer el desplegament d'una llei que es va aprovar i que no caigui en la multitud de lleis que o no es compleixen o es compleixen parcialment. En aquest cas, en la Llei de finançament del sistema de transport públic de Catalunya, és responsabilitat de la Generalitat i solament de la Generalitat fer el seguiment i el compliment d'aquesta llei que la mateixa Generalitat ha aprovat i assumeix com a pròpia.

El resum dels punts a què donarem suport, ja avanço que hi donarem suport, és: acabar de desplegar aquesta llei; aplicar els impostos de grans establiments comercials i de vehicles contaminants per destinar-los a finançar el transport públic; aplicar totes les figures fiscals que tenim a la nostra mà, al nostre abast, que no depenen del maligne Estat per desenvolupar i que cal que es desenvolupin; quantificar i incloure a les partides pressupostàries les bonificacions de tarifa per temes socials o ambientals..., bé, i de la resta de punts a què donarem suport.

Aprofitant..., suggerim al grup parlamentari proponent d'aquesta proposta en el Congrés..., que aprofite la cercania con el Gobierno de España para conseguir una ley de financiación del transporte público en todo el Estado, que creo que somos de los pocos países que no la tenemos, si no el único, y que también tendrán nuestro apoyo en el Congreso.

Gracias.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari Socialistes i Units, té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Amb més recursos de l'Administració de l'Estat. Ho hem defensat en el passat, hi treballarem ara que tenim responsabilitats de govern a nivell de l'Estat espanyol.

Però, dit això, aquí hi han més responsabilitats: hi han responsabilitats del Govern de la Generalitat de Catalunya... I, ja els ho dic, tenim la sensació de que els costa posar en funcionament la Llei de finançament del transport públic que es va aprovar l'any 2015. De fet, en el tràmit parlamentari que va donar lloc a l'aprovació

d'aquella llei, si no ho recordo malament, el juliol de l'any 2015, ja van haver-hi moltes dificultats perquè el Govern d'aleshores, de la Generalitat de Catalunya, del qual l'actual majoria parlamentària són continuadors, donés el vistiplau a aquella llei. De fet, fins que no van aconseguir descafeïnar-la una mica no hi van donar el seu vistiplau, i ara els costa desplegar aquesta llei.

És per això que nosaltres donarem suport a aquesta proposta de resolució, amb el benentès que esperem veure com algunes d'aquestes mesures que tenen a veure amb la concreció, també, de desplegament pressupostari en el pressupost del 2019, es vegin acomplertes; si no, aquest és un tema que l'hauré de tornar a treure. Perquè hi han alguns elements que comencen a clamar al cel, sobretot des del punt de vista de l'anàlisi dels usuaris, de les diverses corones tarifàries que existeixen, que s'haurien de modificar. Hauríem de parlar i avançar més en la integració tarifària; aquesta era una promesa recurrent del conseller Rull, incomplerta, eh? I no parlem de la T-Mobilitat, que aquí han incomplert compromisos, no un, no dos, com a mínim tres consellers del Govern de la Generalitat. I mirin que els hi van deixar preparat, eh?, i no hi ha manera de sortir d'aquest tema.

Per tant, ens felicitem d'aquest acord a què s'arribarà, però si la voluntat no es concreta en desplegament de mesures legals, legislatives, i de mesures concretes en els pressupostos, doncs, no avançarem.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula el diputat David Cid, de Catalunya en Comú Podem, per posicionar-se sobre les esmenes.

David Cid Colomer

Bé, esperem que avui serveixi, doncs, per donar un impuls a la Llei de finançament del transport públic, al seu desplegament i a la lluita contra el canvi climàtic. I és evident que la prova del cotó segurament seran els propers pressupostos d'enguany, i ara també m'hi referiré.

Sobre els pressupostos generals ja els dic que no pateixin: nosaltres hem posat com a condició fonamental per aprovar-los, i ho sap també el senyor Terrades, que l'Estat recuperi les partides sensiblement pel que fa al finançament del transport públic, especialment a l'àrea metropolitana de Barcelona. M'hagués agradat que Ciutadans, quan tenia l'oportunitat de fer-ho, ho hagués fet, que no ho va fer.

Valorar positivament les esmenes en les quals hem arribat a acord. Hem acceptat l'esmena 1, l'esmena 3, i hem transaccionat l'esmena 2. No hem arribat a un acord sobre l'esmena 4.

Destacar sobretot, per nosaltres molt positivament, l'aprovació d'aquests punts que permeten que una part de l'impost de cotxes contaminants es destini en aquest cas al finançament del transport públic, i la voluntat de posar en marxa les figures fiscals que inclou la Llei de finançament del transport públic per augmentar els recursos, no?, per finançar i fins i tot per reduir la tarifa.

Com els deia, això esperem que es compleixi i esperem que en els pressupostos de l'any 2019 i, com a mínim, a la Llei de mesures fiscals o la llei d'acompanyament, doncs, això en formi part i es puguin posar en marxa.

Sí que lamentar que al punt 2 no hi puguin donar suport, perquè nosaltres entenem que això ho recull també la Llei de finançament del transport públic. L'impost de grans superfícies hauria de ser finalista i, per tant, aquests 15 milions haurien d'anar directament, en aquest cas, al finançament del transport públic. Nosaltres hi seguirem batallant.

I sobre el punt 9, miri, igual vaig errat, però la informació que tenim nosaltres és que l'estan incomplint, eh? Vull dir, no cal fer un retiment de comptes sobre si aquesta disposició addicional l'estan complint o no, perquè vostès no ho estan posant en marxa. I, per tant, nosaltres els reclamem d'una vegada per totes que les obligacions financeres del sistema de transport públic no es reverteixin sobre tari-

fes, sinó que vagin a càrrec de pressupostos. Per tant, en seguirem parlant també, en aquest cas, en el debat de pressupostos.

Moltes gràcies.

La presidenta

Només hi ha la demanda del punt 2 de votació separada i de la transacció del punt 4, que de fet es pot votar. Si no hi ha cap més votació separada, votarem el punt 2 i després la resta de la proposta de resolució, atenent que el punt 4 és la transacció i en els punts 2 i 5 es votarà l'esmena que ha estat acceptada per part del grup proponent.

Per tant, votem ara el punt 2.

Vots a favor?

Els vots favorables de Ciutadans, Catalunya en Comú Podem i Socialistes; són 9.

Vots en contra?

De Junts per Catalunya i Esquerra Republicana, que són 10.

I abstencions, no n'hi ha cap.

Per tant, queda rebutjat el punt 2 per 10 vots a favor i 9 en contra.

I passem, doncs, a votar la resta de la proposta de resolució.

Vots favorables?

Jo crec que és unànime, no? (*Pausa.*) Molt bé. Doncs, ja està.

Moltes gràcies.

Proposta de resolució sobre la protecció de la pineda d'en Gori, de Palamós

250-00156/12

Passem, doncs, al següent punt de l'ordre del dia, que és el punt 7, que és la Proposta de resolució sobre la protecció de la pineda d'en Gori, de Palamós. Presentada pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, la proposta que presentem, la proposta de resolució, va ser registrada el 7 de maig del 2018. Això ho dic perquè, com que el temps passa, també en aquest cas les obres continuen, i estem parlant d'unes obres que ja estan en marxa a la pineda d'en Gori; nosaltres en som conscients.

Aquesta és la primera de moltes resolucions que des de Catalunya en Comú Podem hem presentat, davant d'un fenomen que està succeint especialment al litoral català, però sobretot a la Costa Brava, on hi han en marxa nombrosos projectes urbanístics que poden acabar alterant de manera substancial el que per nosaltres és un patrimoni de país i, a més a més, fins i tot on hi ha voluntat de declarar reserva de la biosfera la Costa Brava.

Nosaltres entenem que si no es posa fil a l'agulla –també l'hi vam reclamar al conseller de Territori en la seva compareixença, tot i que ens va dir que no era un problema greu i que érem nosaltres qui estàvem encenent el territori– la Costa Brava pot acabar convertida en la costa del ciment, si no som capaços de donar resposta als projectes que la mateixa, en aquest cas, plataforma que s'ha constituït recentment, SOS Costa Brava, enumera en més de 2.225 «vivendes» –ho torno a repetir, més de 2.225 noves «vivendes»– que es poden construir a tota la Costa Brava, i, per tant, cal donar-hi una resposta.

Concretament en la resolució que avui presentem parlem de la pineda d'en Gori, que està davant de les barraques de pescadors de s'Alguer, a Palamós. Estem parlant d'un projecte que són dos blocs de tres plantes, de més de tretze metres d'alçada, que engloben quaranta-vuit pisos de luxe, dues piscines, pistes de pàdel, de tennis, solàriums, jardins... I estem parlant d'un paratge, la pineda d'en Gori, que té

valors rellevants des d'un punt de vista simbòlic, cultural, ambiental, paisatgístic i, evidentment, ecològic. Estem parlant també d'un entorn que és bé cultural d'interès nacional, que són les barraques de pescadors de s'Alguer, que està recollit en el Catàleg d'interès natural i paisatgístic, aprovat tant per la Diputació de Girona com pel Departament de Territori.

En aquest cas, des de la plataforma local Salvem la Pineda d'en Gori s'ha reclamant reiteradament a l'ajuntament l'aturada de les obres, perquè al seu entendre incompleixen els paràmetres d'edificabilitat neta, i també màxima, de la parcel·la. Jo vull recordar que en aquest cas parlem de la pineda d'en Gori i és un dels darrers paratges sense edificar de la Costa Brava. Per tant, crec que ens hauria de preocupar i l'hauríem d'intentar també protegir, i sabem que ens trobem també amb una situació molt complexa.

Per tant, el que reclamem en aquest cas al Govern és que expressi el seu rebuig al projecte; que realitzi un estudi d'impacte d'integració paisatgística, per veure si en aquest cas s'està afectant aquest bé cultural d'interès nacional com són les barraques de s'Alguer –que nosaltres entenem que sí, i, per tant, hauria de ser un estudi negatiu–; estudiar si aquest projecte vulnera la Llei de patrimoni, i finalment –que crec que això és l'element central també que haurem de decidir en els propers..., jo en diria setmanes, no diria mesos–, hem de revisar el Pla director urbanístic del sistema costaner català, per tal que es puguin desafectar aquells sòls que avui són urbanitzables, perquè es van decidir així en planificacions urbanístiques dels anys setanta i els anys vuitanta, però que porten més de trenta o quaranta anys sense desenvolupar i que si es desenvolupen ara de manera completa, doncs, estem parlant d'aquesta situació en què la Costa Brava, com deia, passarà a ser la costa del ciment i tindrem més de 2.225 «vivendes», la majoria de segona residència, edificades a la costa Brava.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula el diputat Héctor Amelló, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Héctor Amelló Montiu

Muchas gracias, presidenta. Buenos días a todos. Miren, respecto a la propuesta que ustedes nos presentan, realmente nosotros tenemos serias dudas sobre lo que nos plantean. Nosotros somos sensibles a todas las preocupaciones de algunos grupos ecologistas y de los vecinos, especialmente en lo que se refiere al proyecto de la pineda d'en Gori y otros proyectos que se están llevando a cabo en la Costa Brava. Por eso miramos con especial cuidado, pues, toda la documentación de la que disponemos actualmente.

Respecto a lo que ustedes nos plantean aquí, miren, primeramente, como cualquier proyecto de construcción, nosotros consideramos que si se adecua a la normativa urbanística, pues, la licencia tiene que ser otorgada, porque difícilmente un ayuntamiento puede oponerse a un proyecto que cumpla las normativas y que además cuenta con la aprobación de la Dirección General de Arquitectura y Paisaje, del Departamento de Territorio y Sostenibilidad de la Generalitat. Una administración, desde nuestro punto de vista, no puede tomar decisiones arbitrarias, porque eso vulneraría el marco de seguridad jurídica. De la misma forma, ustedes me dicen que mostremos el rechazo desde el Parlament a un proyecto aprobado por un ayuntamiento, cuando *a priori* cumple todas las normas; pues esto consideramos que sería una injerencia en la autonomía local que, de hacerlo, puede sentar un mal precedente aquí en el Parlament.

Segundo, por la documentación de la que nosotros disponemos, el proyecto se encuentra fuera de los límites de protección del bien cultural de interés nacional y se encuentra en una zona edificable. Además, el proyecto ya ha empezado a andar.

Tercero, ustedes nos dicen que se emita un estudio de impacto de integración paisajística con carácter negativo. Miren, no podemos estar de acuerdo en determinar el sentido del estudio previamente a su realización. Con este acuerdo ya determinan el resultado del estudio, y desde nuestro punto de vista, pues, carecería de objetividad decir cómo tiene que ser un estudio previamente a realizarlo, nos parece que está fuera de lugar. Por otra parte, sí podemos estar de acuerdo en que se estudie con mayor profundidad si el proyecto vulnera la Ley de patrimonio cultural y a partir de ese estudio tomar decisiones, si es necesario; pero es que en este momento el proyecto ya ha superado los trámites y cuenta con el visto bueno del ayuntamiento y de la dirección general.

Y, para terminar, coincidimos en que puede ser interesante impulsar un plan de protección del litoral catalán y revisar el Plan director urbanístico del sistema costero, porque el litoral y el sistema costero forman parte de nuestro patrimonio natural y cultural y requieren ser protegidos y puestos en valor, aunque creemos que esto requiere un debate sereno, que excede el debate que podamos llevar en esta comisión en este momento, y creo que sería bueno, pues, poderlo debatir en algún momento con muchísima más tranquilidad.

Muchas gracias.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari Socialistes i Units, té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, presidenta. Nosaltres donarem suport a aquesta proposta de resolució, per diversos motius, eh? Una, perquè entenem que la llicència que l'ajuntament ha donat..., tenim algun dubte sobre el compliment dels mateixos paràmetres urbanístics que el Pla d'ordenació urbanística municipal de Palamós té i que aquestes llicències incompleixen. I aquí sí que creiem que la comissió territorial d'urbanisme hauria d'haver revisat amb profunditat aquest projecte, cosa que des del nostre punt de vista no s'ha fet. Creiem que a més a més el projecte vulnera també la Llei de patrimoni cultural.

I em sumo a les paraules o a la reflexió que el diputat Cid feia respecte al Pla director del sistema costaner, eh?, que cal revisar-lo. De fet, el conseller Calvet, en la seva compareixença en aquesta comissió quan va venir a explicar el seu pla de govern, en va fer alguna referència. Ahir vaig mirar amb atenció aquest pla de govern que el president Torra va presentar, i justament en l'apartat de territori se'ns parla de que cal elaborar un pla d'ordenació del litoral, com a instrument d'ordenació i gestió integrada de l'àmbit terrestre i marí del litoral català, i també ens anuncien una llei d'ordenació del litoral.

Com això no es faci aviat i aquesta reflexió no es faci aviat i no puguem entrar en seu parlamentària el pla i la llei, ens podem trobar que, amb la pressió urbanística que tornem a observar en el litoral o algunes parts del litoral català, no estiguem a temps, eh?, de preservar, del patrimoni comú, alguns d'aquests territoris o d'aquestes parts del territori que en aquests moments encara estan lliures d'edificació i que el nostre grup considera que també hi haurien de romandre en el futur.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Ferran Civit.

Ferran Civit i Martí

Gràcies, presidenta. Jo em trobaré amb una situació paradoxal, és a dir que, sincerament..., vostè, diputada, no em coneix, però la diputada Grau segur que ja sap de..., té referències; per tant, ja no cal que li digui la situació amb la que em trobaré,

per motius molt senzills: perquè lògicament la crisi va tenir uns efectes dramàtics a nivells laborals, a nivells personals, va mostrar les contradiccions del sistema capitalista, però una cosa positiva que tenia és que va parar les grans bogeries urbanístiques al litoral, a la muntanya i a altres llocs turístics que es pretenien fer a tot arreu. Aquí es van frenar coses; per exemple, el cas que tenim aquí, la primera vegada que va anar la comissió territorial d'urbanisme va ser el 2007, es va aprovar; també es va aprovar en aquest cas l'informe ambiental, que era del març del 2007.

I, clar, arran de la crisi potser el que s'havia de fer per part de tothom, de tot tipus d'administracions, era modificar la normativa legal. Perquè, clar, ara, davant d'això, ens trobem moltíssima gent que voldríem un canvi en la modificació urbanística tant de la Llei d'urbanisme, la propera llei de territori, la llei que ara esmentava el diputat Terrades, que va esmentar el conseller Calvet, sobre el tema d'ordenació de la costa... I, clar, davant d'això nosaltres voldríem, lògicament, que els únics habitatges o principalment el gruix dels habitatges nous que es fessin fossin sobretot, doncs, d'habitatge social, fossin de lloguer o de propietat, en lloc d'anar fent segones residències, segones residències, segones residències i segones residències. Perquè no és només la Costa Brava, sinó que també és la Costa Daurada; perquè hi ha unes aberracions urbanístiques al Pirineu i hi ha unes aberracions urbanístiques al llarg de tota la costa catalana, i si anem cap al País Valencià allò és un festival, amb els nous espectacles urbanístics que es volen fer.

Però, clar, ens trobem que davant d'això, amb tot aquest projecte fet, amb un POUM totalment aprovat –ens agradi o no ens agradi, és el que hi ha–, amb tot el tema d'autonomia municipal i amb la situació en la qual si l'ajuntament, encara que vulgui fer-ho, perquè hi ha hagut debats molt potents a l'Ajuntament de Palamós al respecte..., clar, és que per indemnitzar els propietaris i revertir la situació han d'abocar una milionada d'euros que molt sovint no tenen. Davant d'això, doncs, a mi amb el cor em sap greu, perquè, clar, ens passa amb això, sabem que han entrat una altra proposta, una altra PR, sobre el cas d'Aiguafreda, i estic segur que seran més i més que ens anirem trobant.

Tant de bo tot això ho puguem revertir com més aviat millor. Però per això necessitem canviar la legislació superior i, lògicament, que a nivell municipal els grups que hi han a l'ajuntament modifiquin el POUM, perquè, si no, davant d'això nosaltres, per molt que ideològicament ens considerem a favor de la proposta..., que ja li dic que és que la hi votaria perfectament a favor, però, clar, davant d'això no podem fer més.

I, això sí, esperem que tots plegats puguem modificar-ho i fer-ho millor, pel bé de tothom, pel bé del patrimoni –que en aquest cas Cultura ha dit que està just a fora en aquest sentit, just a fora, no a dins, però just a fora; per tant, la situació és diferent–, pel bé del patrimoni i, lògicament, pel bé del medi ambient.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. I per part del Grup Parlamentari Junts per Catalunya té la paraula el diputat Narcís Clara.

Narcís Clara Lloret

Bon dia de nou, presidenta. Diputats, el diputat que m'ha precedit, el senyor Ferran Civit, ha fet servir una paraula que jo la tenia en el principi, o la tinc, del meu parlament, que és «revertir». Les decisions que es prenen en el territori solen ser difícils de revertir, pels mateixos condicionants que hi intervenen, i en aquest cas el procés de recuperació sol ser llarg. És a dir, quan vostè inverteix o fa un POUM i urbanitza, desurbanitzar, estarem d'acord que és molt complicat quan ja s'ha pres una decisió.

El model urbanístic costaner amb urbanitzacions disperses pel territori es va dissenyar als anys seixanta i el seu planejament es realitzà als anys setanta i vuitan-

ta. Malauradament, aquelles decisions no foren correctes. El 2002, tot i així, es va produir un punt d'inflexió amb l'aprovació de la Llei d'urbanisme, que introduí el concepte de «desenvolupament sostenible».

Des d'aquell moment, s'ha fet molt per a la protecció de la costa. El 2010 es va aprovar el Pla territorial parcial de les comarques gironines –i faig referència a aquest, òbviament, perquè el que estem tractant és una població que es troba al Baix Empordà–, on es defineixen les estratègies per als diferents municipis. Des de llavors s'han reduït en cent hectàrees, 1 milió de metres quadrats, el sòls que podien haver acollit nous desenvolupaments urbanístics. Aquest sòl equival a uns 2.500 habitatges que es deixaran de fer o s'han deixat de fer. Per tant, hi ha una política clara per revertir els errors del passat.

Ara centrem-nos en el cas de la pineda d'en Gori, on moltes de les apreciacions que he sentit, doncs, les puc compartir. L'actuació duta a terme en aquesta pineda està dins de les determinacions del Pla d'ordenació urbanística municipal de Palamós, del POUM, que, com ha dit abans el diputat que m'ha precedit, doncs bé, és el que hi ha en aquest moment, és la reglamentació. Que es podria canviar, òbviament, i podem demanar als diferents municipis i als ajuntaments que s'esmercin en aquesta direcció. Però ara mateix el que tenim és el POUM aprovat a Palamós el 2007, i disposa de la corresponent avaluació ambiental amb resolució favorable.

El projecte d'urbanització es troba dins la delimitació de l'entorn de Cala s'Alguer, en la categoria de béns culturals d'interès nacional, però no així els edificis d'habitatges, aquests no s'hi troben. El mes d'octubre de l'any passat es va emetre un informe de paisatge, a petició de l'ajuntament, i no va ser desfavorable.

Per acabar, i jo crec que potser en el context i pel que he sentit abans és una dada molt rellevant, diré que el passat 17 de setembre, és a dir, dilluns passat, aquest no, el dilluns passat, del 2018, es va reunir la Comissió Territorial del Patrimoni Cultural de Girona i va adoptar l'acord vinculant de no aprovar amb caràcter vinculant aquest projecte d'urbanització. Per tant, el projecte d'urbanització està parat des d'aquest dilluns no, l'altre, eh?, és així, i els habitatges no estan dins de la categoria de béns culturals d'interès nacional, sinó que estan dins del POUM i verifiquen tota la reglamentació.

És per tots aquests motius que no podem acceptar la proposta de resolució.
Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies.

Doncs passem a la votació, ja, d'aquesta proposta de resolució. Ningú ha demanat cap votació separada? (*Veus de fons.*) Per tant, passem a votació.

Vots favorables?

Amb 3 vots favorables del Grup Parlamentari Socialistes i el Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

Vots contraris?

Del Grup Parlamentari Republicà i Junts per Catalunya; són 10.

Abstencions?

I 6 abstencions del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Proposta de resolució sobre el reconeixement oficial de l'Oficina Local d'Habitatge de Lloret de Mar

250-00159/12

(*Jordi Terrades i Santacreu demana per parlar.*)

La presidenta

Diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Per anunciar-li que em substituirà en aquest punt la diputada Rosa Maria Ibarra.

La presidenta

Gràcies.

David Cid Colomer

També vull anunciar que en aquest punt i el següent em substituirà la diputada Susanna Segovia.

La presidenta

Perfecte, moltes gràcies. Doncs en aquest cas té la paraula la diputada Rosa Maria Ibarra.

Rosa Maria Ibarra Ollé

Gràcies, presidenta. Bé, les oficines locals d'habitatge són instruments vàlids per implementar les polítiques d'habitatge en els municipis, però a més haurien de suposar, i de fet suposen en els casos que aquestes oficines locals són conveniades entre la Generalitat i els ajuntaments, un instrument de coordinació entre administracions, una coordinació necessària en totes les polítiques, evidentment, però creiem que especialment en temes d'habitatge. Per un costat, per l'abast de les necessitats actualment en habitatge que veiem, i per un altre, perquè qui atén directament la ciutadania són els ajuntaments però qui té competències en habitatge és la Generalitat. Per tant, creiem que la necessitat de conveniar i de posar-se d'acord, de coordinar-se entre les administracions..., és clarament necessari.

Lloret de Mar, des del 2005, té una oficina que fa tasques de mediació, però no ha tingut el reconeixement oficial de la Generalitat com a oficina local d'habitatge, tot i que està dins..., o en la web de la Generalitat surt com a oficina local d'habitatge. L'Ajuntament de Lloret ha fet la sol·licitud de conveni amb la Generalitat que li suposaria tenir més recursos i li suposaria poder donar més serveis dels que ara dona i, per tant, atendre millor la ciutadania.

Per això presentem avui aquesta proposta de resolució, precisament amb la voluntat de que sigui la Generalitat..., es faci aquest conveni entre Generalitat i l'Ajuntament de Lloret, per tal de que l'Oficina Local d'Habitatge de Lloret de Mar disposi del reconeixement oficial i pugui així donar un millor servei a la ciutadania.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputada. Per defensar l'esmena presentada, té la paraula la diputada Eva Baró, del Grup Parlamentari Republicà.

Eva Baró Ramos

Sí; gràcies, presidenta. Bon dia a tothom. Nosaltres, bé, en la línia que comentava la diputada Ibarra ara mateix, voldríem que quedés..., que és constatable, no?, que l'Ajuntament de Lloret fins ara ha tingut un conveni signat des del 2014 mitjançant el qual proporcionava, a través de la seva oficina d'atenció..., doncs, se centrava en dos àmbits, en àmbits d'actuació principalment de caire social: l'Oficina d'Habitatge de Lloret facilitava la gestió i la tramitació d'ajudes per pagar lloguers o hipoteques d'habitatge, i també facilitava la gestió de la borsa de què disposa i, per tant, tenia un rol més de mediació i més de facilitació, eh?, facilitador. La resta de funcions de caire més tècnic fins ara estaven assumides o pel Consell Comarcal de la Selva o bé pels serveis territorials de la mateixa Agència d'Habitatge de Catalunya amb la seva delegació de Girona.

De fet, des de la nostra perspectiva, no?, el fet de que l'oficina local vulgui i estigui en disposició d'assumir noves funcions, en aquest cas de caire més tècnic, ens sembla que facilitaria enormement, doncs, l'exercici del dret a l'habitatge per part dels veïns i de les veïnes de Lloret. I, per tant, en aquest sentit nosaltres sempre ens

trobarem en aquelles iniciatives i en aquelles propostes que facilitin i acostin a la ciutadania la resolució de tota mena de qüestions relacionades en aquest cas amb el dret a l'habitatge. Per tant, nosaltres òbviament, doncs, votarem a favor d'aquesta proposta de resolució.

I bàsicament afegiríem, eh?, i voldríem emplaçar totes les parts implicades –el Govern a través de l'Agència de l'Habitatge, però també l'ajuntament i totes aquells organismes que fins ara han estat assumint part d'aquestes funcions–, doncs, que segueixin els procediments establerts, que crec que ja estan, fins on tinc entès, iniciats, i que es pugui resoldre amb la major agilitat i eficàcia, de manera que reverteixi en un servei de qualitat i en un servei integral als veïns i les veïnes de Lloret.

Per tant, el nostre vot favorable.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Narcís Clara.

Narcís Clara Lloret

Aquí sí que seré molt breu, perquè després d'intercanviar punts de vista amb el Grup dels Socialistes i, òbviament, amb el Grup Republicà vam arribar a l'acord, doncs, de votar favorablement a la proposta de resolució. Per tant, ja no puc afegir res més del que s'ha dit des del Grup dels Socialistes i des del Grup Republicà, i... *(veus de fons)* votarem a favor d'aquesta proposta.

La presidenta

Perdó, diputat; gràcies. Té la paraula ara, doncs, el Grup Parlamentari de Ciutadans, el diputat Sergio Sanz.

Sergio Sanz Jiménez

Gràcies, presidenta. De forma molt breu, també anunciar que nosaltres votarem a favor d'aquesta proposta de resolució. La nostra preocupació respecte a la situació de l'habitatge és clara: pensem que calen millores en les polítiques públiques d'habitatge, i també més recursos pressupostaris i bona coordinació entre administracions. I, per tant, hi donarem suport.

Gràcies.

La presidenta

Moltes gràcies. Té la paraula ara la diputada Susanna Segovia, del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

Susanna Segovia Sánchez

Sí, moltes gràcies. Sí, nosaltres també hi votarem a favor. Creiem fermament en les eines municipals i municipalistes per defensar i garantir l'accés al dret a les persones més vulnerables. Però sí remarcar i insistir novament que per a això calen recursos, calen recursos per part de l'ajuntament, però també calen recursos per part del Govern de la Generalitat; cal garantir que Lloret es pugui adherir al conveni per accedir a pisos de tanteig i retracte. I, sobretot, també mostrar la preocupació de com pot afectar el dret a l'habitatge l'aprovació d'un pla especial urbanístic que preveu quatre-centes llicències més per a pisos d'ús turístic, tenint en compte que precisament el tema d'ús turístic és una de les coses que més influeixen en l'apujada dels preus de lloguer.

Hi votarem a favor.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Diputada Rosa Maria Ibarra...

Rosa Maria Ibarra Ollé

Sí, només per donar les gràcies a tots pel posicionament favorable i dir-los que la proposta de resolució es votarà tal qual es va redactar, perquè l'esmena finalment, doncs, de Junts per Catalunya es va retirar.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies.

Doncs amb aquest aclariment passàrem a la votació de la proposta de resolució amb el text original.

Vots favorables?

Amb els..., per unanimitat.

Molt bé, doncs, moltes gràcies.

Proposta de resolució sobre l'estat de conservació dels habitatges del barri dels Merinals, de Sabadell

250-00205/12

I passem ara al punt número 9, que és la Proposta de resolució sobre l'estat de conservació dels habitatges del barri dels Merinals, de Sabadell. Presentada pel Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula el diputat Sergio Sanz.

Sergio Sanz Jiménez

Gràcies, presidenta. Esta propuesta de resolución la elaboramos después de visitar el barrio de los Merinales, en Sabadell, tanto con los vecinos como con el grupo municipal. Como se explica en la exposición de motivos, el origen de este barrio se sitúa en 1956, en la Obra social del Hogar, del Instituto Nacional de la Vivienda. En aquel momento había una necesidad masiva de nuevas viviendas para cubrir necesidades de toda la afluencia de gente que provenía de distintas zonas de España. Y esta necesidad de crecimiento hizo que se construyese de manera urgente con una tipología que no cumple los estándares de habitabilidad actuales, que presentan deficiencias en lo que es el dimensionamiento de los espacios; también presenta problemas derivados de su baja calidad constructiva, que ha provocado también deficiencias estructurales.

A partir de la Transición democrática, estas viviendas pasaron a ser de Adigsa, y en los años noventa empiezan a perder sus condiciones de viviendas protegidas. Es el problema que hemos tenido históricamente de las viviendas protegidas que han perdido la calificación y han pasado a ser del mercado libre.

No obstante, aunque estas viviendas ya no sean de la Administración, no se puede desentender de la situación en la que están; más si tenemos en cuenta que la Ley 2/2004, de mejora de áreas urbanas y ciudades, tiene como objetivos evitar la regresión urbanística, evitar la degradación de las edificaciones en los barrios que siempre acaban comportando derivadas negativas en efectos de desigualdad social y económica. Sin duda este es uno de esos casos en los que..., es un barrio que está teniendo problemas derivados de esos problemas.

Nosotros en esta propuesta de resolución hemos propuesto dos puntos. Uno, que es instar al Gobierno de la Generalitat a coordinarse con el Ayuntamiento de Sabadell para buscar una solución adecuada a esos problemas... Hemos aceptado una enmienda que hemos transaccionado con los grupos de Junts per Catalunya y de Esquerra Republicana, a través del diputado Narcís Clara, para añadir también la referencia a la asociación de vecinos.

Y, por otro lado, la propuesta que hacíamos era recuperar los niveles de inversión presupuestaria dedicados a la mejora de barrios anteriores al 2011. ¿Por qué hemos establecido esta fecha? Bueno, porque, si vemos lo que fue el presupuesto en 2007

destinado a estas mejoras, era poco más que 35 millones de euros; antes de 2011 era de alrededor de 90. Es decir, ha habido un recorte sangrante que hace que estas situaciones no se estén atendiendo, y es por falta de prioridades.

Quiero recordar también que una de las primeras medidas que tomó el Gobierno de la Generalitat cuando fue nombrado fue dar 20 millones de euros a TV3. Es decir, estamos hablando de cifras parecidas a estas que habitualmente el Gobierno de la Generalitat dice que es calderilla. Bueno, pues si es calderilla, vamos a hacer que los recursos..., a base de sumar recursos, vamos a poder hacer cosas mucho mejores para los ciudadanos.

Por último, decir que una de las enmiendas que proponía como modificación del punto 2, la hemos aceptado transaccionada como enmienda de adición, que sería un nuevo punto 3, ¿eh?

Eso es todo. Gracias.

La presidenta

Gràcies. Doncs per defensar les esmenes presentades té la paraula la diputada Eva Baró, per part del Grup Parlamentari Republicà.

Eva Baró Ramos

Sí; gràcies, presidenta. Bé, aquí, com comenta el company de Ciutadans, hi ha dues parts, en aquesta proposta de resolució. A la primera part, nosaltres hi votarem a favor; hem transaccionat una esmena, i la votarem a favor principalment perquè posa de manifest el que ja està sent el que és una realitat, que és que hi ha una coordinació fluida entre el Govern de la Generalitat, a través de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya, amb l'Ajuntament de Sabadell i amb l'associació de veïns, que és molt important, amb l'Associació de Veïns del Barri de Merinals, que és el barri afectat. I aquesta coordinació s'ha anat agilitzant i s'ha anat fent cada cop més intensa al llarg del 2018, fins al punt de que ara ens trobem en un punt que per a nosaltres és molt important i el volem posar molt en valor, donat que en principi el ple de l'Ajuntament de Sabadell ja va acordar just abans de l'estiu, doncs, el fet d'encarregar un informe objectiu, imparcial, al Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, de manera que permeti assentar d'una forma inequívoca el risc real que perceben aquests veïns i que, òbviament, els preocupa i els preocupa molt, i és lògic. I, per tant, abans de re, cal posar llum sobre aquesta tessitura.

Per tant, jo crec que en aquest sentit la coordinació i la bona predisposició per part de tots els implicats hi és. I, per tant, tot el que sigui afavorir-ho, preservar-ho i que puguin seguir coordinant-se i treballant en aquesta línia, nosaltres, doncs, evidentment, hi votarem a favor i ens hi trobaran. I treballarem tant com sigui possible en benefici sobretot, doncs, dels veïns i les veïnes del barri de Merinals.

Ara bé, al segon punt, jo els he de dir que directament no els entenc, perquè no entenc aquest segon punt. Vull dir, si vostès estiguessin tan preocupats realment per la situació que viuen els veïns del barri de Merinals, haurien pogut plantejar, instar la Generalitat un fotimer de coses: calendaris, inversions concretes, actuacions concretes... Però no, el punt que vostès plantegen és: «Instar al Gobierno de la Generalitat a recuperar el nivel de inversión» –així en genèric– «presupuestaria a la mejora de barrios» –així en genèric, eh?– «anterior al 2011» –així en genèric, no?

Clar, jo m'he fet unes quantes preguntes. Perquè nosaltres els vam plantejar una esmena que precisament els facilitava a vostès el fet de constatar i acordar fets concrets que vostès poguessin fiscalitzar amb relació al Govern; però no, no la van acatar. Llavors jo em pregunto: però vostès saben realment el nivell d'inversió que s'ha fet en els barris amb anterioritat al 2011? I, si no ho saben, com és que ho demanen, no? I es refereixen al barri de Merinals o, és igual, parlem en barris en general? I llavors amb quina anterioritat, eh?: els últims dos anys, els últims cinc anys, els últims vint-i-cinc anys?

És a dir, escoltin, si realment estan preocupats, que no tinc per què dubtar-ho, de la situació i de la percepció d'inseguretat que tenen els veïns del barri de Merinals, donat el possible defecte estructural de les seves «vivendes» i dels habitatges on viuen, vagin al concret, proposin coses concretes, facin una proposta seriosa! No aprofitin un tema com aquest per desgastar gratuïtament..., i demanar, vinga, i per què no el triple d'inversió el 2011? És a dir, em sembla, de veritat, molt poc seriós per part seva que en una situació com és aquesta vostès aprofitin per plantejar un segon punt que no permet concretar absolutament res.

Llavors, i en aquest sentit, em sembla que amb això està molt clar quin serà el nostre posicionament i el nostre sentit del vot en aquest segon punt de la proposta de resolució del barri de Merinals.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se també en l'esmena, per part del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Narcís Clara.

Narcís Clara Lloret

De nou, presidenta, diputats, intentaré complementar el que ha dit la diputada Eva Baró, tot i que ha estat molt exhaustiva. Aquí, com s'ha comentat, hi han dos punts. Un, que fa referència més aviat a l'organització, perquè parla de coordinar-se per buscar una solució adequada a problemes que s'han creat. Aquí hem fet una transacció amb Ciutadans intentant no ser, com en podríem dir?..., que el llenguatge no ens fes votar que no a una cosa a què realment estàvem predisposats. I en aquest cas, doncs, aquí es demana que ens coordinem, quan en realitat ja s'està fent; però tot i així hi votarem a favor, perquè des de Ciutadans s'ha acceptat que també intervingui l'Associació de Veïns de Merinals.

Analitzem, de tota manera, un moment la coordinació. Des de principis dels anys noranta, l'Agència Catalana de l'Habitatge ha intervingut en successius plans de manteniment preventiu per seguir les diverses patologies que afectaven o afecten aquests habitatges. En l'actualitat, els representants de l'Agència Catalana de l'Habitatge i de l'Ajuntament de Sabadell es reuneixen dues o tres vegades l'any. I, a més a més, afegiré que amb l'Associació de Veïns del Barri de Merinals es mantenen relacions freqüents des de fa molts anys. Aleshores, bé, si això no és coordinació, ens hauran d'explicar quina mena..., quines actuacions de més voldrien.

Tot i així, ho repeteixo, hem transaccionat, i, per tant, hi votarem a favor. Jo aquí el que hi veig és una certa tendència a intentar confondre la ciutadania amb una pretesa manca de coordinació entre l'Agència d'Habitatge de Catalunya i, en aquest cas, l'ajuntament.

La segona part de la proposició, com s'ha comentat ara, no deixa de ser..., d'entrada sobta. És a dir, en la part expositiva es parla de... –un moment, eh?–, diu: «Informe..., aquesta és la proposta: Proposta de resolució sobre l'estat de conservació dels habitatges del barri de Merinals, a Sabadell.» I en el punt número 2, doncs, vostès fan una aproximació absolutament general, que a més a més té a veure amb uns pressupostos posteriors.

Aleshores, bé, repassem un moment –re, breument– el que s'ha fet fins ara. Diu: «El 1997 es va signar un conveni relatiu al Pla director d'obres entre la Generalitat i l'Associació de Veïns d'Arraona i el 2006 es va revisar aquest conveni. Per tant, de coses, se n'han fet moltes. S'ha de ressaltar que la tutela d'aquests habitatges a dia d'avui ja ha vençut i que el control sobre el compliment de manteniment recau en l'Ajuntament de Sabadell. Tot i així, la Generalitat hi continua col·laborant.

Si repassem el pla d'inversions realitzat que ha comentat la diputada, doncs bé, m'ha deixat per dir que des del 1991 fins al 2010 es van invertir 27 milions d'euros, principalment en obres de rehabilitació, però també en instal·lacions i urbanització; tot això sense tenir en compte el cost de construcció dels nous habitatges.

Remarcar que a finals d'aquest any l'Incasòl acabarà de construir els nous edificis i, per tant, es faran els darrers enderrocs previstos d'edificis. A principis del 2019, és a dir, d'aquí pocs mesos, les famílies afectades es traslladaran als seus nous habitatges.

Pel que fa al que es diu d'aquests cent setanta habitatges rehabilitats però que no foren inclosos en la remodelació, no fou fins al passat 27 de març d'aquest any que es va plantejar el suposat mal d'aquests a la Generalitat, i el 27 d'abril, un mes després, ja se'n va dur a terme una inspecció tècnica. A més a més, la Generalitat ha acceptat que uns tècnics independents facin una anàlisi dels desperfectes.

Per tot això que els he dit, doncs, el primer, òbviament, la transacció, hi votarem a favor, i al punt número 2 hi votarem en contra.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar té la paraula el diputat Pol Gibert.

Pol Gibert Horcas

Gràcies, presidenta. Jo voldria complementar l'exposició que ha fet el diputat Sergio Sanz; ell té una visió molt tècnica, per la seva formació pròpia, amb la qual cosa aquí no discutiré el que ha dit, però voldria complementar-ho amb la visió també personal i política com a veí de Sabadell i, diguem-ne, d'origen del barri dels Merinals, amb la qual cosa sé ben bé del que estem parlant, no?

Parlem, com s'ha dit, d'uns cent cinquanta pisos afectats, cent setanta –depèn dels números que agafem–, quatre-centes persones afectades i angoixades, evidentment, per la situació que vivim, no?, i en un punt a què hem arribat en el qual es fan recollectes veïnals per poder pagar apuntaments dels pisos. Vull dir, estem en aquest punt, al barri dels Merinals: recollectes veïnals per pagar apuntaments. En un barri que, si no el coneixen, els convido a visitar –l'associació de veïns fa visites guiades pel barri, perquè el puguin conèixer–, que diguem-ne que és un barri humil, de classe treballadora, amb la qual cosa un esforç com aquest moltes vegades és impossible, i per això es fan recollectes veïnals, com els deia, no? Parlem d'aluminosi històricament al barri, present; carbonatació, oxidació, sostres caiguts literalment... Jo he tingut a la meua mà bigues caigudes del sostre. Vull dir, no estem parlant d'una cosa imaginària o una demanda que els veïns s'inventin: pots anar allà, al barri, pots palpar com la biga està caient del sostre, no?

I a part s'ha parlat en aquesta comissió de la coordinació fluida entre ajuntament i l'Agència Catalana de l'Habitatge. Jo, clar, escolto això i escolto el que han dit els veïns i el que em diuen allà, i són dos mons absolutament diferents. Els veïns t'expliquen com van haver d'anar a la porta de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya a manifestar-se cada dia per aconseguir una reunió amb el conseller. Si això és coordinació fluida, ja m'ho diran vostès, no? L'ajuntament pròpiament reconeixia que els va costar molt poder tenir una trobada amb l'Agència Catalana de l'Habitatge per interlocutar sobre aquest tema. Vull dir, jo no sé quines fonts tenen, però ho podrien revisar potser, no? I, a més, els veïns han fet un esforç immens, mediàtic, polític, de contacte amb tothom, perquè aquest tema no fos polititzat i fos un tema conjuntament treballat des de totes les parts afectades, amb la qual cosa a mi em sembla que el que s'ha dit aquí, doncs..., diguem-ne, li falta alguna part de relat, si més no, no?

Jo, com abans us deia, els recomano que visitin el barri; és recomanable. Els veïns ho fan encantats, ensenyen els seus pisos, n'obren les portes; poden veure vostès com apuntalen els sostres, com les bigues cauen de les parets, la qual cosa és una imatge bastant gràfica, no?

Com s'ha dit molt bé aquí, aquesta promoció data dels anys cinquanta, finals dels cinquanta, amb la qual cosa ja sabem quina qualitat tenen els materials, com es va fer en aquell moment i per quina casuística es va fer, no? I és l'última part de

la promoció que quedava per real·lotjar. Com saben, aquesta promoció del barri dels Merinals es va canviar tota, perquè literalment queia pel tema de l'aluminosi, i es va canviar a uns pocs metres on està el barri actual, amb la qual cosa sembla bastant evident que l'afectació que pot tenir aquesta part de la promoció és similar a la que tenia l'altra part de la promoció.

Dit això, els punts que es proposen a la moció em semblen raonables, em semblen bé, podien haver arribat fins més lluny... Però és veritat també que jo els faria un prec. Aquest tema ha sigut treballat i hi han propostes de diferents partits polítics en marxa; jo també en aquest tema, també a petició dels veïns, agrairia que ho fessin tots conjuntament, i no que cadascú fes la seva feina per la seva banda.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem, té la paraula la diputada Susanna Segovia.

Susanna Segovia Sánchez

Sí; moltes gràcies. Doncs sí, efectivament, hi han diverses iniciatives, i jo crec que hem de recollir tots el guant que proposava el diputat, d'intentar treballar millor entre totes i coordinar-nos millor, perquè també hi ha una proposta de resolució presentada pel nostre grup que es tractarà properament, on precisament –i aquí també agafem el guant de la diputada– el que es planteja són calendaris i accions absolutament concretes per donar-hi resposta. Perquè, coincidint també amb la intervenció anterior, resulta una mica confús, si més no, sentir aquí l'absoluta fluïdesa, la coordinació que hi ha hagut sempre i la gran voluntat de col·laboració, quan en realitat efectivament ha sigut necessari que hi hagin mobilitzacions a la porta de l'Agència Catalana de l'Habitatge perquè realment els rebin; tan sols els rebin. Quan en l'anterior compareixença del conseller en aquesta comissió nosaltres vam treure el tema, ens va donar llargues..., quan s'ha trigat... Estem ara parlant d'acabar de real·lotjar les persones en els habitatges nous, aquells que sí que es va creure que s'havien de substituir, i encara no ha acabat, cinquanta anys després. I aquelles persones han seguit vivint en aquests habitatges apuntalats i en males condicions.

Nosaltres vam parlar amb els veïns, els vam acompanyar en una compareixença davant els mitjans que van fer aquí, i les persones ens explicaven com una senyora ha de posar una manta darrere del sofà, perquè se li ha separat la paret del terra i, per tant, li entra el vent. I això en els habitatges que no s'han d'enderrocar. Els veïns ens explicaven com, bé, va anar-hi efectivament un tècnic de l'Agència Catalana de l'Habitatge i va dir: «Ui, però això està bé, eh? Inspecció ocular? No, no, això no té cap problema.» Inspecció ocular. Han hagut de ser els veïns els que contractin arquitectes experts que facin la valoració i els diguin que efectivament hi ha un greu risc per a la seva salut i per a la seva vida si continuen vivint en aquells habitatges.

Si tenim en compte que aquells que fa no sé quants anys es va decidir que s'havien de substituir encara no s'han acabat de fer, en aquests que encara ens estem pensant si s'han de substituir, quan ja porten vint anys –no es pot dir que va ser el 17 de març, no es pot dir això–, porten ja no sé quant de temps reivindicant inversió i reivindicant una atenció tècnica especialitzada que posi solució a aquests problemes, quan acabarem de fer la inversió? I mentrestant aquesta gent hi ha de seguir vivint, en infrahabitatges apuntalats, que esperem que no passi, però que pot passar una desgràcia en qualsevol moment. Llavors sí que correrem. Llavors correrem i ho lamentarem.

Així que el que demanarem, demanem ara..., ara votarem a favor de la proposta. Ens sembla que és una proposta que efectivament no concreta gaire. Nosaltres ens la vam trobar ja presentada quan encara estàvem parlant amb els veïns, perquè es va presentar molt ràpidament. Creiem que es podria haver treballat molt més, esperem fer-ho en la propera, però sobretot esperem que serveixi perquè es posin les piles, a

l'Agència Catalana de l'Habitatge, i donin una resposta ja als veïns, que no els hagin de fer arribar cartes indignadíssimes... Perquè no són només els habitatges: és que és tot el que ho envolta; perquè els serveis i les infraestructures i el manteniment d'aquell barri també depèn de l'Agència Catalana de l'Habitatge, i tampoc això es fa.

Així que hi votarem a favor, però sí que emplacem tothom, i sobretot el Govern, a posar-se «en sèrio» a treballar i donar una resposta a una necessitat que és urgent i immediata.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se sobre les esmenes té la paraula el diputat Sergio Sanz, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Sergio Sanz Jiménez

Sí; gràcies, presidenta. Seré molt breu. Uns comentaris a la diputada Baró. Respecte a l'esmena al punt 2, he dit que quedava incorporada com a esmena d'addició al punt 3, és a dir que acceptem aquest calendari. Nosaltres no havíem plantejat un calendari perquè considerem que l'objectiu polític és el que nosaltres definim, però el calendari ha d'estar definit també per un element de qüestions tècniques, s'han de fer projectes, s'ha de fer un calendari pressupostari..., coses que pensem que potser no..., entra en un detall que no és el que ens correspon.

Respecte a per què proposàvem recuperar la inversió anterior a 2011, bé, perquè em sembla que és viable, em sembla que amb unes bones prioritats podem recuperar aquells nivells d'inversió, i en general és necessari, perquè quan diu: «No, és que hem de concretar, hem d'anar cas per cas»... Podem parlar també del barri de Sant Ildefons, a Cornellà, que tenen edificis amb aluminosi, podem parlar del barri de Santa Rosa, de Santa Coloma de Gramenet; però al final el que es necessita és pressupost, i a partir de que tenim aquest pressupost, doncs, això és la tasca que ha de fer el Govern, que és mirar quins barris tenen problemes i solucionar-los d'acord amb les prioritats i les urgències que tinguin cadascun d'aquests barris.

I un comentari respecte al Pol. És veritat, jo he estat allà, els veïns fins i tot a mi m'han ensenyat gravacions de trucades que han tingut amb tècnics de l'Agència de l'Habitatge de Catalunya i es veu com, doncs, no els han estat donant solucions. I a part dels problemes d'estructura dels edificis tenen..., tu, que ets d'allà, deus recordar com està el sanejament públic, no?, que hi ha bassals d'aigües fecals allà al mig, on juguen els nens..., és a dir, hi ha no només riscos de les mateixes edificacions, sinó dels mateixos serveis que formen part de..., perquè és un conjunt en el que hi ha un espai públic que pertany a l'Agència de l'Habitatge, no és... Per tant, es necessita coordinació, perquè l'ajuntament pot prendre decisions de caràcter urbanístic, però hi ha altres decisions que corresponen a la Generalitat. I per això hem plantejat això.

Dius: «Falta concreció.» Bé, és que el decret concret l'ha de proporcionar qui governa. Nosaltres el que fem aquí és detectar problemes i demanar que es solucioni. Per això està el Govern, que té tots els instruments.

Ja està. Gràcies.

La presidenta

Molt bé, doncs, passariem a votació. En tot cas, votariem per separat el punt número 2... (*Veus de fons.*) La seva esmena era la del punt 1? (*Pausa.*) No, la del punt 3. Es retira l'esmena, i, per tant, tampoc accepten la proposta que els feia el diputat d'acceptar-la com a punt 3 d'addició, plantejo... (*Veus de fons.*) No? D'acord. Doncs aleshores votarem punt 1 i punt 2, perquè el punt 3 aleshores ja està. D'acord.

Vots favorables al punt 1?

Doncs el punt 1 s'accepta per unanimitat.

Vots favorables al punt 2?

Els vots favorables de Socialistes, Catalunya en Comú Podem i Ciutadans, 9.

Vots en contra?

El vot contrari de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana; són 10.

I no hi ha cap abstenció.

Molt bé. Doncs queda aprovat el punt 1 i rebutjat el punt 2.

Proposta de resolució sobre el millorament de les comunicacions ferroviàries a Lleida

250-00009/12

Passem ara al punt número 10. És la Proposta de resolució sobre el millorament de les comunicacions ferroviàries a Lleida, presentada pel Grup Parlamentari de Ciutadans, i té la paraula, per defensar-la, el diputat Javier Rivas.

Javier Rivas Escamilla

Gràcies, presidenta. Seré molt breu. Fa gairebé un any, el ministre llavors De la Serna va anunciar que una nova fórmula de tren d'alta velocitat, el denominat EVA, doncs, vindria des de Madrid, Zaragoza, i pararia en el Prat, en l'aeroport, en l'estació del Prat de Barcelona, no? En este recorrido obviaba Lleida Pirineus, que es una estación para nosotros muy importante, las comunicaciones son importantes. De Lleida a Barcelona tenemos dos opciones –en alta velocidad, me refiero, ¿eh?–, tenemos el Avant y tenemos el AVE. El Avant tiene una cierta subvención y, por lo tanto, es un poco más barato, porque es un viaje interregional, ¿no? Pero en dirección hacia Zaragoza, hacia Madrid o hacia allá, no tenemos ningún tipo de subvención, entonces los billetes se encarecen, y las vías son bidireccionales, hacia un sitio y hacia otro, el mundo es grande, ¿no?

Son importantes las comunicaciones, no hace falta que lo diga. El único objeto de esta PR es reivindicar Lleida, recordar que estamos, que estamos ahí en la plana, que todos los sistemas nuevos de comunicaciones nos interesan y que cualquier cosa, cualquier iniciativa o cualquier nueva comercialización de transporte ferroviario de cualquier sitio, pues, tenemos que defenderla entre todos, y tenemos que pelear por ella, porque es una ventaja para el territorio.

Hay unas *esmenes* de Junts pel Sí, en las cuales solamente se substituye «iniciar» por «continuar»; o sea, lo que están diciendo es que estas negociaciones que nosotros pedimos ya se han iniciado. Bueno, pues nos parece estupendo, las aceptaremos. Lo que les pedimos es que las continúen, que las lleven a buen puerto y que cuenten con nosotros para cualquier tema de todo lo que sea bidireccionalidad.

Gracias.

El vicepresident

Gracias, diputado. Ahora, para defender las enmiendas, tiene la palabra el diputado Xavier Quinquillà, de Junts per Catalunya.

Xavier Quinquillà Durich

Sí; bon dia. Bé, per nosaltres, aquest, senyor Rivas, era un matís important, partint de la base que compartim plenament aquesta necessitat de millorar les comunicacions ferroviàries, en aquest cas, de Lleida, un matís important perquè si no el modificàvem, primer, faltàvem a la veritat, perquè realment ja s'estan fent gestions –i ara en detallaré–, però és que, a més a més, és una forma indirecta d'obviar compromisos, en aquest cas compromisos incomplets per part de tercers, que són al final els que tenen la responsabilitat de que aquesta infraestructura doni el servei adequat; estic parlant del Govern d'Espanya.

Parlo del que s'està fent des de l'àmbit de la Generalitat, i en aquest cas el departament ja ha plantejat a l'Administració de l'Estat la necessitat de treballar conjuntament en la definició dels serveis que s'han de prestar a la futura estació d'alta velocitat del Prat de Llobregat, per tal que en tot moment es tinguin en compte les

necessitats de mobilitat existents, no només a Lleida, sinó al conjunt del territori de Catalunya.

I en aquest sentit també s'ha demanat informació sobre la configuració d'aquest nou servei comercial EVA, per tal de garantir que restin ateses degudament les demandes de mobilitat existents a les estacions d'alta velocitat a Catalunya.

Ara mateix, com vostè ha dit, només hi ha confirmada parada a Camp de Tarragona, no hi ha confirmada parada a Lleida; ens sembla una anomalia que caldria corregir, com altres anomalies, anomalies de les quals vostè, jo i molts milers d'usuaris, doncs, en som, diguem-ne, damnificats dia rere dia. I parlo, per exemple, del tram Lleida-Barcelona, Barcelona-Lleida, que és un dels més cars de l'Estat en el seu cost per quilòmetre que assumeix l'usuari, i que, a més a més, s'ha instat en diverses ocasions el Govern espanyol a estudiar modificacions similars a les que s'apliquen en altres trams a l'Estat i que mai arriben. I inclús, a més a més, vull recordar que hi va haver una proposta no de llei al Congreso, concretament a la Comissió de Seguretat Viària, i també res de res.

Per tant, donem suport, en els termes en què s'ha plantejat, a la seva proposta, amb el desig que per fi en aquest cas el Govern de l'Estat es prengui seriosament, doncs, poder donar un servei adequat que és clau per tal de garantir la mobilitat en el territori.

El vicepresident

Gràcies, senyor diputat. Ara té la paraula el diputat Bernat Solé, d'Esquerra Republicana de Catalunya.

Bernat Solé i Barril

Moltes gràcies, president. Bé, vostès ens proposen una proposta de resolució que hi hem d'estar d'acord; hi hem d'estar d'acord perquè el seu contingut, doncs, el compartim. Són unes reclamacions que es fan des de fa temps, del territori, i, per tant, nosaltres, com a representants del territori, hi hem de ser.

En un primer punt ens plantegen aquesta parada a Lleida en aquesta nova modalitat de tren, aquest tren EVA, que, per tant, donaria sortida a una demanda de moltes de les persones usuàries d'aquest tren que ho fan d'una forma diària i habitual i, per tant, necessiten aquest servei més econòmic que el que pugui suposar un AVE. I per aquest motiu, doncs, també ens sumem a la reivindicació de que aquesta tarifa sigui bonificada.

Pel que fa al servei Avant, doncs, també demanar aquesta parada a la futura estació del Prat, perquè entenem també que la connexió de Lleida amb l'aeroport del Prat és important. I, per tant, fins aquí tot bé.

A totes aquestes reivindicacions el nostre grup parlamentari també hi sumaria altres reivindicacions que també s'han exposat des del territori. Per exemple, doncs, que hi hagi una intercalació dels horaris entre els Avants i els AVEs. En aquests moments, doncs, hi ha molts trens d'aquestes dues modalitats que se solapen en horaris, i, per tant, el que sí que demanaríem és que hi hagués aquesta intercalació per donar més opcions als nostres ciutadans.

També reiterar-me en el tema dels descomptes i les bonificacions. Hem de tenir en compte que molts dels usuaris de Lleida són usuaris diaris d'aquest servei –aquí en som un exemple: hi ha diputats que venen diàriament aquí al Parlament utilitzant aquest servei– i, per tant, que la bonificació és important.

I, finalment, sembla que s'ha anunciat aquest futur AVE d'explotació privada que pugui anar des de Madrid fins a Montpeller i que està previst que pari a Saragossa. En tot cas, doncs, també reivindicar que hi hagi una parada a Lleida, no només pel fet de Lleida ciutat, sinó pel que suposa la connexió a un territori gran.

Per tant, nosaltres hi estem d'acord. Agraïm que s'hagin acceptat les esmenes, perquè d'una forma, doncs..., es reconeix l'esforç que fa el Govern de la Generalitat en aquest diàleg que mai s'ha aturat amb el Govern de l'Estat. I, en tot cas, dir-los

que ens sorprèn, i no per posar un punt negatiu, però que aquesta proposta de resolució es va presentar el dia 20 de febrer, en ple 155, i, per tant, vostès en aquell moment, doncs, tenien l'oportunitat de fer el que avui reclamen aquí.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies, diputat. En nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Xavier Quinquillà. *(Veus de fons.)* No?

Xavier Quinquillà Durich

No, no, ja està –ja està–, perdona.

La presidenta

Ah, ja està. Ah, perdó. D'acord, doncs ja està. Doncs, en nom del Grup Parlamentari Socialistes, té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Sí; molt breument, per dir que compartim la necessitat de treballar per la millora de les comunicacions, el transport i la mobilitat de les Terres de Lleida, i, per tant, donarem suport a aquesta proposta de resolució, a més a més, aprofitant l'avenç de que a Espanya hi ha un nou govern.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem, té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Nosaltres també compartim la proposta. Creiem que és positiu que hi hagi viatges, en aquest cas, en transport públic més econòmics entre, no?, Lleida i Saragossa, Lleida i Madrid. Sí que també entendríem que seria necessari mantenir també serveis, en aquest cas, d'EVA directament entre l'aeroport del Prat i Madrid; per tant, això on ha de ser incompatible. I també crec que és positiu que els Avants tinguin parada en aquest cas a l'estació del Prat de Llobregat; també pot ser una manera, no? –en parlàvem a l'anterior Comissió de Territori–, de dinamitzar la línia 9, en aquest cas amb tota la gent que ve de Tarragona i de Terres de Lleida, sense necessitat d'entrar a Barcelona.

La presidenta

Molt bé, moltes gràcies. Doncs ara, per posicionar-se sobre les esmenes, té la paraula el Grup Parlamentari de Ciutadans, el diputat Javier Rivas.

Javier Rivas Escamilla

Ja ho he fet abans, presidenta. Las aceptamos. Y ya, aprovechando que nadie da puntada sin hilo, solamente un pequeño matiz, sin ganas de polemizar con Bernat, pero nosotros siempre hemos creído que la sensatez volvería, que el 155 se acabaría –ojalá se hubiera acabado antes; estaba en vuestras manos, no en las nuestras–, pero nosotros no hemos dejado nunca de trabajar por nuestra tierra. Y el 20 de febrero por eso registramos esta propuesta.

Gracias.

La presidenta

Be, doncs passariem a la votació, entenent que s'han acceptat les esmenes; per tant, votariem conjuntament els dos punts, i el text seria el de les esmenes.

Vots favorables?

Doncs per unanimitat quedaria aprovada aquesta proposta de resolució.

Proposta de resolució sobre la connexió amb trens Avant entre Lleida, Girona i Tarragona i l'aeroport de Barcelona - el Prat

250-00027/12

Passaríem al punt número 11, que és la Proposta de resolució sobre la connexió amb trens Avant entre Lleida, Girona i Tarragona i l'aeroport de Barcelona - el Prat. Presentada pel Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula la diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidenta. Es una propuesta muy sencilla, y algunos de los diputados que han hablado de la propuesta anterior, con la que tiene cierta relación, ya se han manifestado al respecto; esta tiene bastante relación, al menos en lo que se refiere a la conexión con Lleida. Es una propuesta, pues, lo que decimos, de que los trenes Avant también paren en la estación del Prat, como bien decía el compañero David Cid, para, también, aprovechar esta infraestructura de la línea 9, que nos conecta directamente desde la estación del Prat con las terminales T1 y T2.

Esta iniciativa ya la presentamos en legislaturas anteriores, cuando la estación del Prat estaba cerrada y nada se sabía de ella. Pero la hemos vuelto a presentar y con un texto un poco actualizado este año, porque a principios de este año tuvimos la noticia de este nuevo servicio, el EVA, que, entre otras características que se anunciaban, pues, se hacía mención de que sería la estación del Prat la que sería su base como origen y destino. Y puesto que ya estaba prevista la apertura de esta estación, pues esto facilitaba la posibilidad de que los Avant pararan allí, si anteriormente..., podía ser que el tener que abrir la estación únicamente para ello fuera un inconveniente, ¿no? Este inconveniente se salvaba con la previsión de abrir esa estación.

He de decir, sobre todo para quienes ahora están en el Gobierno de España, que del EVA poco vemos el avance. En la estación del Prat no se está haciendo nada, y ya iría siendo hora si de verdad se quiere poner en servicio el año que viene. E incluso, de los promotores de este servicio que estaban en Renfe y con los que tuvimos oportunidad de hablar..., pues el dedazo de Sánchez se ha cargado a prácticamente todo el equipo. No sé si los nuevos responsables piensan seguir con el proyecto o no, o si tenemos alguna..., quizá nos pueda adelantar alguna información al respecto.

Pero, bien, el resumen es el que ya conocéis: que si esa estación finalmente se abre... Incluso aunque no sea para el EVA, creemos que sería una buena acción abrirla, ya que está construida, por esas maravillosas cosas que han pasado en las infraestructuras en este país. La estación está construida y jamás se ha llegado a abrir. Creemos que abrirla es una muy buena opción, que permitiría además poner en valor la línea 9 del metro, que tanto nos ha costado.

Gracias.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se sobre l'esmena del Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Gómez del Moral.

Gerard Gómez del Moral i Fuster

Sí; gràcies, presidenta. De fet, aquest és un punt que hem discutit, no només aquí, també al Ple, en interpellacions, etcètera. I nosaltres creiem que el que hauríem d'estar demanant, doncs, és el traspàs dels serveis Avant i que els gestioni la Generalitat, tal i..., com que sempre estem amb la Constitució i l'Estatut, no?... L'Estatut diu que les competències exclusives de trens regionals, diguéssim, que iniciïn i finalitzin el trajecte dintre del territori català són de la Generalitat de Catalunya, independentment de qui sigui la infraestructura. Doncs tant que defensin l'Estatut i la Constitució per a algunes coses, aquesta podria ser una bona cosa que vostès també defensessin i reclamessin amb insistència que tinguéssim també les competències exclusives, com marca l'Estatut, respecte a aquests trens.

Per tant, nosaltres, com que estem en la línia –i ho sap vostè i ho sap el seu grup i ho sap tothom–, doncs que en aquest cas volem reclamar també els serveis regionals d'alta velocitat –Avant o ara, amb la liberalització, diguéssim, els eventuals que poguessin sortir–, per tant, nosaltres no estem en la seva línia, en la seva proposta. Hem fet una esmena, que no ha estat acceptada, òbviament, també, perquè no... Com vostès coneixen la nostra, nosaltres coneixem la vostra proposta... Per tant, doncs, nosaltres ens hi oposarem i seguirem reclamant, d'una banda, allò que el conseller Rull tantes vegades havia dit, no?... i recordar-lo, ara que fa més de dos-cents dies que és a la presó, i que no normalitzarem mai aquesta situació; però ell sempre deia que el traspàs és incomplet i incomplert, efectivament –això és el que tenim fins ara, no?, però de tots els serveis–, però, a més a més de reclamar això, nosaltres creiem que, tal com marquen les competències que teòricament hauríem de tenir, els serveis regionals també d'alta velocitat els hauria de gestionar la Generalitat.

Per tot això, doncs, hi votarem en contra.

La presidenta

Gràcies, diputat. En nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Xavier Quinquilà.

Xavier Quinquilà Durich

Bé, en la mateixa línia que ha exposat el meu company Gómez del Moral, nosaltres, malgrat que compartim plenament el plantejament de garantir aquesta bona connectivitat amb la futura estació d'alta velocitat del Prat de Llobregat, hi ha un pas previ que no podem obviar, i és que en aquesta planificació d'aquests nous serveis, doncs, hi ha aquesta voluntat, aquesta voluntat de gestió per part de la Generalitat d'aquesta competència, perquè entenem que això és el que pot garantir d'una forma més clara i més efectiva un bon servei. I d'exemples en podem posar molts, però a la proposta de resolució anterior teníem ja uns quants exemples en aquest sentit.

Per tant, la nostra posició serà de no donar suport a la proposta de resolució, hi insisteixo, perquè entenem que la millor manera de garantir aquest bon servei i aquesta bona connectivitat és fer-ho directament, des d'una gestió assumida pel mateix Govern de la Generalitat.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, presidenta. No em toca a mi parlar de l'esmena, però crec que a la proposta, l'esmena, s'assembla com un ou a una castanya, eh?, dit amb tot el respecte. I val a dir que, amb la proposta que formulen els grups de la majoria, el meu grup parlamentari tampoc hi estaria en desacord, eh? Però crec que han confós l'esmena, perquè aquí s'estava plantejant un altre tema.

La diputada Marina Bravo deia: «Bé, no sabem què pensa el Ministeri de Foment.» El ministre de Foment i el secretari d'Infraestructures del Govern d'Espanya crec que han dit amb claredat que el que estan fent és auditar els anuncis que el senyor De la Serna anava fent cada vegada que venia a Catalunya per analitzar el grau de maduració d'aquests projectes, eh? Perquè nosaltres teníem la percepció de que eren anuncis i al que al darrere no hi havia re més, i que, per tant, aquests anuncis tenien, diguem-ne, un grau de maduració baixet, encara.

S'està en aquest procés d'analitzar aquests anuncis que s'havien fet. Nosaltres entenem que posar en marxa o posar en funcionament l'estació del Prat de Llobregat és una bona notícia que arribarà més aviat que tard. I, dintre d'aquesta lògica, entendríem que els trens regionals d'alta velocitat tinguessin una aturada allà, perquè això ens permet connectar a través de la línia de metro amb les terminals de l'aeroport de Barcelona, del Prat, tant amb la terminal 1 com amb la terminal 2, eh?

Per tant, des d'aquest punt de vista, nosaltres donarem suport a aquesta proposta de resolució.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Com expressàvem abans, en l'anterior debat, nosaltres també donarem suport a aquesta proposta, perquè entenem que és raonable fins i tot, no?, per a moltes persones que viuen en aquests moments en el Camp de Tarragona o també a Terres de Lleida, per tindre un accés encara molt més ràpid que el que tenen a l'aeroport del Prat, per poder connectar en aquest cas amb la xarxa de rodalies, i fins i tot també per connectar en aquest cas amb la línia 9.

Nosaltres sí que compartim, òbviament, les reflexions que es feien des del grup d'Esquerra Republicana, entenem que això hauria de ser traspassat a la Generalitat de Catalunya, perquè així ho diu també el mateix Estatut; però, mentre això no sigui així, crec que en paral·lel es pot avançar perquè això sigui una realitat com més aviat millor i que quan s'aconsegueixi el traspàs, doncs, això ja estigui en marxa.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari de Ciutadans, senyora Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Sí, para manifestarme sobre la enmienda, que es sobre la que antes se me había pasado. Bueno, es una enmienda muy graciosa, que, como bien dice el diputado Terrades, poco tiene que ver lo uno con lo otro. Me parece muy curioso que del EVA negocien, del Avant no quieran ni hablar y demás.

Y me dice que, evidentemente, no se la acepto porque usted ya conoce mi posicionamiento. Yo creo que mi posicionamiento sí que lo conoce, porque lo ha oído más de una vez, y yo estoy perfectamente de acuerdo en que desde el Govern de la Generalitat se reclamen las competencias sobre los trenes regionales, vayan por la red convencional o vayan por la red de alta velocidad.

Lo que sí que le tengo que decir también es que la experiencia nos demuestra que estos traspasos ni son ágiles ni son efectivos, ni por parte del Gobierno de España ni por parte del Gobierno de la Generalitat. Porque en el caso de *rodalies* no solo no es completo en el sentido que ustedes manifiestan a menudo, porque las infraestructuras no están traspasadas; que ni siquiera es completo, ni es efectivo, ni se está poniendo el interés que se debe en asumir de verdad esas competencias. Ni se está invirtiendo en trenes, ni se está dedicando presupuesto apenas, ni se está formalizando un contrato en condiciones con el operador que está establecido; que cuando se liberalice, evidentemente, podrá ser cualquier otro.

Pero es que en el caso de la línea de La Pobla... En el caso de *rodalies* creo que no ha habido interés por ninguna de las partes, pero en el caso de la línea de La Pobla le puedo asegurar –y estaba en una de las partes– que había un interés tremendo por que la Generalitat gestionase la línea cuanto antes, y pasaron más de diez años para que se asumieran los maquinistas, las vías, los trenes... Han pasado muchos años desde que se formalizó el traspaso en papel hasta que la Generalitat finalmente lo asumió.

Si tenemos que esperar todo ese tiempo para ver si el Avant para en el Prat o no para, vamos listos.

Gracias.

La presidenta

Bé; moltes gràcies, doncs. (*Gerard Gómez del Moral i Fuster demana per parlar.*)
Perdó. Diputat Gómez del Moral...

Gerard Gómez del Moral i Fuster

No, no és per allusions ni per re, però veient que la diputada... Per fer una proposta, diguéssim, no? Perquè, atès que el Reglament del Parlament admet transaccions *in voce* en cas d'unanimitat, i havent dit que està absolutament d'acord amb el text que nosaltres presentem, malgrat que siguin un ou i una castanya, doncs, si és veritat, aquesta unanimitat, m'agradaria que poguéssim arribar ara mateix aquí *in voce* a una transacció i s'acceptés el nostre punt, que vostè ha dit que hi està d'acord, i poder mantenir els dos textos.

No sé si és possible o era només un discurs.

Marina Bravo Sobrino

Sí, afegida: i negociaran en el primer punt, o no negociaran? O si demanem el traspàs no negociaran?

En qualsevol cas, no tinc cap problema. Acceptem l'esmena.

La presidenta

Per tant, s'accepta una esmena transaccional feta *in voce* per part del Grup Parlamentari Republicà i, per tant, votariem els dos punts, que no sé si els volen votar per separat o els votarem junts.

(*Veus de fons.*)

Marina Bravo Sobrino

(*L'oradora riu.*) Si demaneu el traspàs llavors sí que negociem o...?

La presidenta

Teòricament haurien de ser complementaris, però... (*Veus de fons. Pausa.*) Sí? D'acord? Molt bé.

Doncs procedirem a la votació dels dos punts, entenent que l'esmena queda convertida en..., serà una esmena d'addició en el punt 2, d'acord? I arreglarem el redactat, que té algunes errades, com molt bé poden veure vostès; ja l'arreglarem. Molt bé.

Doncs vots favorables?

Amb algun dubte d'últim moment, però s'aprova per unanimitat.

Gràcies.

Proposta de resolució sobre l'autovia A-14 entre Lleida i la frontera francesa

250-00103/12

(*Per raons tècniques, no ha quedat enregistrada la intervenció de la presidenta, que dona la paraula a Javier Rivas Escamilla.*)

Javier Rivas Escamilla

Gràcies, presidenta. Hago un breve resumen. Hay una carretera nacional 230, eso es el pasado, el presente –la hago varias veces cada semana–, y hay otra sigla, que es la A-14, que es el futuro. Pero al futuro le está costando mucho llegar, ¿eh? Ya han pasado varios gobiernos, por Madrid, por Cataluña, por *tot arreu*, y llevan desarrollada, pues, la módica cifra de dieciocho kilómetros en doce años.

La nacional 230 se está quedando pequeña, es obvio. Es el paso natural por el Pirineo central hacia el norte. Es una carretera que sale de Lleida, que cruza territorio catalán, que cruza territorio aragonés, que cruza territorio aranés, que llega a Francia y es con destino a Europa; como todas las carreteras, tiene continuidad, ¿no? ¿Qué problema tenemos con esta carretera? Que se está quedando pequeña y siempre, desde el territorio, hay amplia hemeroteca de la reivindicación y la necesidad de mejorarla, por la siniestralidad que tiene y por el futuro y el condicionante que puede derivar, ¿no?

¿Qué es lo que pedimos en esta propuesta de resolución? Hay una parte del procedimiento administrativo, que es cuando se pone en exposición pública, que cualquier vecino, administración, quien sea, tiene el derecho y hasta el deber de implicarse con su territorio y hacer alegaciones. Pero hay otra parte, que es a la que hemos estado asistiendo perplejos durante años y años, de administraciones, Conselh Generau d'Aran, *consells comarcals*, diputaciones, *ajuntaments*..., todo el mundo hace un proyecto; no una alegación, un proyecto alternativo, ¿no? O sea, como si no hubiera un criterio definido, como si no hubiera un liderazgo definido de cómo tiene que ser esa carretera.

Lógicamente, mientras no exista una idea clara, pues, el Gobierno central, claro, tiene..., que esto es una obra de ellos –igual no lo he dicho–, pero que también es nuestra. El Estatut de autonomía dice, en el artículo 140.2, que la responsabilidad en infraestructuras estatales es compartida. O sea, nosotros también tenemos algo que ver, que decir mucho ahí; no podemos escondernos como un avestruz, escondiendo la cabeza. No, no, nosotros tenemos que estar ahí, liderando este proyecto para sacarlo adelante. Pero para eso lo primero que hace falta es cohesionar el territorio, cosa que, a tenor de la cantidad de opiniones, estudios que se encargan, notas de prensa, pues, veo que eso no está sucediendo.

Por eso presentamos esta propuesta de resolución, para que la Generalitat se implique, se implique más, lidere y lo asuma como una causa propia, que no se quede en el burladero, solamente en la crítica fácil de decir: «Es que no invierten, es que las infraestructuras son malas, es que no nos quieren, es que...», bueno, en fin, toda la retahíla en general que es repetida y ya diría que un poco aburrida, porque de momento lo único que vemos son papeles, pero pocos metros de asfalto. Y esto hay que solucionarlo, y ese es el motivo de esta propuesta de resolución.

Tenemos, más que una *esmena*, una *esmena* a la totalidad por parte del Grup de Junts pel Sí, que la hemos estado mirando... (*Veus de fons*.) Que quiero decir, y lo hemos hablado, que –perdón, de Junts per Catalunya– la compartimos en muchas cosas, ¿eh? O sea, nosotros no estamos aquí para defender la virtud de Isabel II, ¿eh? Por Madrid ha pasado el PP, ha pasado hasta el PSOE, y la carretera sigue estando donde está. Pero nosotros también tenemos nuestra parte de responsabilidad y nuestra responsabilidad moral de ser el alma, el espíritu que tire de esa y de tantas otras infraestructuras. El problema es que, aunque lo compartimos..., pero, bueno, creo que hay un defecto, un poco, que es lo que te he comentado, formal, ¿no? Porque, claro, es: «Quita todo lo que tú pides, quita el espíritu que acabo de trasladar, para sustituirlo solamente por unos puntos que son los míos.» Bueno, entonces, yo creo que lo lógico es que vosotros hagáis una *esmena*, y ya te adelanto que normalmente..., perdón, hagáis una PR, y ya te adelanto que en estos términos nosotros, lógicamente, la secundaremos.

En ella lo que estabais diciendo era que, bueno, que lo mismo que antes: que ya estabais negociando, que ya... Bueno, pues os animo a que lo continuéis haciendo, que tengáis el mayor de los éxitos, porque será en beneficio de todos, aunque muchas veces permítame que te diga que tengo serias dudas... Yo, para llegar a mi pueblo, Vielha, paso cuatro veces por Aragón. Yo trabajo para que esa carretera sea más ágil, más segura y más rápida. A veces tengo serias dudas de si vosotros trabajáis para que haya cuatro fronteras de Vielha a Lleida, y eso no va a hacer la carretera sino mucho más lenta, mucho más complicada, ¿no?

Por eso pido que trabajemos todos por lo mismo.

Gracias.

La presidenta

Gràcies. Per defensar l'esmena presentada pel Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Solé.

Bernat Solé i Barril

Sí; moltes gràcies, presidenta. En primer lloc, voldria fer una fotografia per als que no han tingut el goig de poder utilitzar un tram de carretera que ni surt d'enlloc ni va enlloc, com és aquest tram que es va fer en el seu moment de Rosselló a Almenar. No connectava ni amb la ciutat de Lleida ni connectava amb l'aeroport d'Alguairé; teníem vuit quilòmetres que no portaven enlloc i gairebé no utilitzava ningú. Per tant, estem parlant d'una carretera, N-230, que comunica Lleida amb la Vall d'Aran i amb França, però que en aquests moments només hi havia aquests vuit quilòmetres que no portaven enlloc i que finalment, doncs, s'ha desencallat en aquests sis quilòmetres que connecten Lleida i Rosselló.

Vostès ens demanen en aquesta proposta de resolució que es creï una mesa per a buscar el consens entre Generalitat i els agents del territori, i a partir d'aquí, doncs, que la solució que s'adopti es negociï amb el Ministeri de Foment. Perdonin, el Ministeri de Foment, a dia d'avui, si no ho recordo malament, és el titular de la infraestructura. Una mesa on no hi hagi el titular de la infraestructura no té cap mena de sentit. Per tant, si vostès volen participar d'aquest projecte, doncs, escoltin les demandes del territori i escoltin el que s'està dient. De fet, vostès..., el Govern ha exposat públicament ja els projectes i, per tant, sense haver escoltat la proposta que es fa des del territori.

Les nostres esmenes van relacionades amb els tres trams que tenim en aquesta carretera. Un primer tram, que va d'Almenar fins al límit de l'Aragó, i aquí tenim consens, aquí al territori hi ha un consens. Per tant, què fa falta aquí? Doncs simplement que el ministeri ho liciti, que posi els diners ja i que no generem conflicte on no n'hi ha; simplement és un tema d'inversió. Hi ha un segon tram, que és el tram de Sopeira fins a la boca sud del túnel de Vielha, que aquí hi ha un consens, un consens recollit per la Generalitat. Sí, la Generalitat ha presentat unes alegacions i, per tant, aquestes alegacions s'han de contemplar. I, finalment, hi ha un últim tram, que és el de la boca nord fins a França, que, és cert, aquí hi han divergències a nivell territorial i, per tant, el que s'ha de fer és treballar perquè aquestes divergències acabin en una solució de consens, que pot arribar a passar per aquesta opció del túnel de Baricauba, perquè generi menys impacte, etcètera. En tot cas, posar-nos-hi d'acord, però sobretot que, un cop hi hagi un acord, hi hagin els diners sobre la taula.

Per tant, per part del nostre grup parlamentari, estem d'acord en impulsar aquesta gran infraestructura per a les Terres de Lleida i per a tot el país en general. Exigim que es posin els diners, en primer lloc, per a aquesta primera fase que ja està amb consens, i, per tant, si és així, a nosaltres ens hi trobaran.

La presidenta

Gràcies. Pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Xavier Quinquilà.

Xavier Quinquilà Durich

Bé, bon dia una altra vegada. Efectivament, aquí el drama és que dins de la previsió viària a Catalunya no existeix ara per ara una previsió no només de finalització, sinó de licitació de les obres de la necessària A-14. I el tram justament, en aquest cas, d'Almenar fins al límit de la província d'Osca està pendent de licitar des de l'any 2012, amb, diguem-ne, tots els tràmits, doncs, ja fets. Per tant, simplement és una qüestió de pura voluntat política.

Davant dels reiterats incompliments, el que no podem acceptar és que es vulgui traspasar en aquest cas la responsabilitat de liderar a la Generalitat l'execució d'una infraestructura que té una part important del seu traçat fora del seu àmbit competencial, però que a més a més és responsabilitat, òbviament, de Foment. Per tant, en aquests termes no podem donar suport a la proposta de resolució.

Però és que a més a més la Generalitat, allí on té competències, lògicament, està fent els deures i, com bé ha explicat el Bernat Solé, en els trams que tenen a veure

—Sopeira, boca sud del túnel de Vielha, i el posterior, boca nord fins a la frontera francesa, en aquest cas—..., en un cas l'estudi informatiu i alegacions, doncs, estan enllestits, en l'altre cas està encara en fase d'execució.

Però sí que voldria destacar que els serveis tècnics del Ministeri de Foment o, en tot cas, els seus representants polítics en cap moment han consultat als serveis tècnics de la Generalitat ni a les diferents entitats territorials afectades, de manera prèvia a l'inici de la informació pública, les característiques o els encaixos previstos al traçat. És a dir, ens trobem amb una actitud reiterada i palesa d'aquesta falta de sensibilitat envers el territori, en aquest cas per part de l'Administració de l'Estat.

Per tant, hi insisteixo, la Generalitat, allí on té àmbit competencial, està fent els deures. L'únic que desitgem és que Fomento, finalment, es prengui seriosament la realització i finalització d'una infraestructura que és clau per al desenvolupament i vertebració del nostre territori.

La presidenta

Gràcies. Per part del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

És veritat, hi ha un acord o hi havia un acord en el tram..., o una part del tram de la nacional 213, de l'A-14, entre Almenar i el límit de l'Aragó. Vostès saben que no es va arribar a iniciar la licitació d'aquest tram per l'anterior Govern del Partit Popular, adduint raons econòmiques, degut a la crisi econòmica. Raons que la conselleria de Política Territorial avui mateix ha fet servir també en algunes propostes de resolució. Aquesta no és cap novetat ni part de l'Administració de l'Estat ni per part de l'Administració de la Generalitat.

Jo crec que en les properes converses que el conseller Calvet i el ministre Ábalos han de tenir, diuen, per acordar algunes de les infraestructures que es poden abordar, jo crec que seria una bona notícia per part de tots els usuaris d'aquestes infraestructures, aquelles que ja tenen projecte, que han passat tots els estudis d'impacte ambiental, que es poguessin licitar..., doncs, escolti, aquí hi ha un paquet de possibles infraestructures en què hi havia acord anterior per tal que es puguin començar a plantejar la seva licitació. A nosaltres ens trobaran en aquest procés.

I després, allà on encara no hi ha acord, nosaltres creiem que totes les administracions, i també el territori, haurien de ser capaços de baixar cadascun dels nostres campanars per intentar cercar solucions de consens que permetin d'una vegada desencallar aquesta infraestructura en tota la seva traça.

Aquesta és la posició del meu grup parlamentari, i, per tant, estem a l'espera, abans de definir el nostre vot, de si el grup proposant assumeix o no assumeix les esmenes presentades.

La presidenta

Gràcies. I, per part del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem, el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, nosaltres compartim moltes de les reflexions que s'han fet. Jo crec que és moment també que d'una vegada per totes es responguin les alegacions que s'han presentat sobre l'A-14 i que, no?, Foment comenci, en aquest cas, a procedir a realitzar les obres.

En tot cas, nosaltres també esperem a veure les esmenes per acabar-nos de posicionar.

La presidenta

Gràcies. Entenc, de la intervenció del diputat Rivas, anterior, que no accepten l'esmena.

Javier Rivas Escamilla

Sí, más por un tema de forma que realmente de fondo. Lo he explicado. O sea, no es que estemos en desacuerdo con las *esmenes*, pero sí la forma cómo se presentan, porque lo que hacen es anular nuestra propuesta de resolución, que lo que pedimos es que la Generalitat se implique más. Habrá quien pensará que ya se implica lo suficiente; yo creo que no. Bueno, son matices; estamos aquí para discutir. Es fácil quedarse en el burladero, decir que todo está mal, que todo lo hacen mal, pero nos da la sensación de que la Generalitat tampoco ha liderado este proyecto de una manera..., como le correspondía, en función de sus competencias, ¿no?

Entonces, por este motivo no aceptaremos las *esmenes*. No por el fondo en sí, con el cual podríamos llegar a estar de acuerdo.

La presidenta

Molt bé, doncs. Votarem el text original de la proposta de resolució.

Vots favorables?

Vots favorables de Ciutadans, 6.

Vots contraris?

Vots contraris de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana; per tant, són 10.

Abstencions?

Les abstencions de Socialistes i Catalunya en Comú Podem, que són 3.

Queda, doncs, rebutjada aquesta proposta de resolució.

I amb això acabem l'ordre del dia desitjant-los bon dia a tots i totes.

Moltes gràcies.

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