



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XII legislatura · tercer període · sèrie C · número 184

Comissió de Territori

Sessió 9.2, dimecres 13 de febrer de 2018

Presidència de la I. Sra. Assumpta Escarp Gibert

[Dossier](#)

TAULA DE CONTINGUT

Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la retallada de recursos al Consorci de l'Habitatge de Barcelona per a rehabilitacions i ajuts al lloguer (retirada) 354-00056/12	3
Proposta de resolució sobre la qualitat de l'aire i la promoció del transport assequible 250-00343/12	4
Proposta de resolució sobre l'aturada de l'ampliació de Cap Roig 250-00353/12	8
Proposta de resolució sobre la mobilitat i la zona tarifària a Mataró 250-00379/12	12
Proposta de resolució sobre les inundacions al barri de la Farinera, de Sant Vicenç de Castellet 250-00387/12	16
Proposta de resolució sobre l'aturada de la prolongació de l'autopista C-32 250-00399/12	18
Proposta de resolució sobre l'aturada del Pla director urbanístic Gran Via - Llobregat 250-00400/12	23
Proposta de resolució sobre el millorament del servei de transport públic a Vallirana 250-00424/12	29
Proposta de resolució sobre la implantació de la T-Mobilitat 250-00430/12	34
Proposta de resolució sobre l'aturada de l'ampliació de la carretera B-40 entre Abrera i Sant Sadurní d'Anoia 250-00381/12	37
Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre el bloqueig a la destinació del 30 per cent de les noves promocions i les grans reformes d'habitatges a l'habitatge assequible 354-00062/12	42
Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma SOS Costa Brava perquè informi sobre la seva posició amb relació al Pla director urbanístic del sistema costaner del litoral gironí 356-00236/12	43

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 9.2 de la CT

La sessió de la Comissió de Territori (CT), suspesa el dia 16 de gener, es reprèn a les deu del matí i sis minuts. Presideix Assumpta Escarp Gibert, acompanyada del vicepresident, Sergio Sanz Jiménez, i de la secretària, 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, Javier Rivas Escamilla i María Francisca Valle Fuentes, pel G. P. de Ciutadans; Narcís Clara Lloret, Imma Gallardo Barceló, Gemma Geis i Carreras, Antoni Morral i Berenguer i Josep Maria Forné i Febrer, pel G. P. de Junts per Catalunya; Jordi Albert i Caballero, Ferran Civit i Martí, Gerard Gómez del Moral i Fuster, Lluïsa Llop i Fernández, Mònica Palacín París i Marc Sanglas i Alcantarilla, pel G. P. Republicà; Jordi Terrades i Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; David Cid Colomer, pel G. P. de Catalunya en Comú Podem; Natàlia Sánchez Dipp, pel S. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Crida Constituent, i Esperanza García González, pel S. P. del Partit Popular de Catalunya.

La presidenta

Bon dia. Crec que hem donat el temps perquè les transaccions poguessin anar..., i la Mesa també ja en disposa; en principi, no hi ha res més. Per tant, reprendríem la sessió, que vam deixar suspesa el 16 de gener, i per tant la sessió d'avui és la represa d'aquella que va quedar suspesa per manca de quòrum de votació. S'ha tramès també exactament el mateix ordre del dia, i per tant aniríem...

Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre la retallada de recursos al Consorci de l'Habitatge de Barcelona per a rehabilitacions i ajuts al lloguer (retirada)

354-00056/12

Abans de començar i que em passin si hi ha algunes substitucions, comentar dos coses respecte a l'ordre del dia, que és que es posposa el punt 3, es retira el punt 11, i han demanat que el punt número 5 sigui debatut al final de les propostes de resolució, si no hi ha cap inconvenient... D'acord.

Doncs si hi ha alguna substitució, si us plau... Senyor Forné?

Josep Maria Forné i Febrer

Sí, presidenta. Per Junts per Catalunya, la diputada Imma Gallardo està en lloc del diputat Josep Rull, i jo mateix estic substituint el diputat Eduard Pujol.

La presidenta

Molt bé, moltes gràcies. Senyor Sanglas?

Marc Sanglas i Alcantarilla

Sí, presidenta. El senyor Jordi Albert substitueix la diputada Irene Fornós.

La presidenta

(Per raons tècniques, no han quedat enregistrats els primers mots de la intervenció de la presidenta.)

Proposta de resolució sobre la qualitat de l'aire i la promoció del transport assequible

250-00343/12

...la Proposta de resolució sobre la qualitat de l'aire i la promoció del transport assequible, que presenta el Grup Parlamentari de Ciutadans. Per a la seva defensa té la paraula la senyora Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidenta. En Cataluña tenemos un problema, importante ya, de congestión y de contaminación. Ciudades como Barcelona o Sabadell han sido incluso señaladas por la Unión Europea. No es un problema que nos vaya a venir, es un problema que ya tenemos encima y que tenemos que trabajar para mitigarlo.

Por suerte, cada vez más parte de la población es consciente de ello y toma medidas personales para trabajar en la reducción de esta contaminación, pero todavía queda mucho por hacer. Todavía hoy, la mayoría de la gente que opta, por ejemplo, por el transporte público, pues lo hace por cuestiones de practicidad: porque tarda menos, porque puede ir leyendo, porque se ahorra un peaje, porque no tiene que aparcar..., esos son los principales motivos todavía hoy. Y desde la Administración tenemos que conseguir que quien opte por el transporte público, pues lo tenga realmente fácil, que tenga de verdad estos motivos que le ayuden a tomar esta decisión.

Esta propuesta de resolución va fundamentalmente de eso, de impulsar que la ciudadanía sea cada vez más consciente de la importancia de reducir el uso del vehículo privado, siempre que sea posible –que a veces no lo será–, y de ponérselo muy fácil cuando decida optar por el transporte público. Queremos, por ejemplo, que se amplíe la red de metro, que en Barcelona llevamos retrasos respecto a otras ciudades. Queremos que se pueda llegar fácilmente a las estaciones también en coche, si es que vienes de una zona que no tiene buen transporte público, que haya unos aparcamientos disuasorios donde puedas dejar el coche y pasar al transporte público; que las estaciones sean accesibles para todo el mundo. Queremos sobre todo que la ciudadanía elija ese transporte público; tenemos que intentar que en las zonas más congestionadas, cuando nos planteemos cómo movernos, el transporte público sea la primera opción en la que pensemos.

Y con este objetivo planteamos el primer punto de esta propuesta, que es que a nuestros jóvenes, cuando cumplen dieciocho años, cuando tienen veinte, veinticinco, cuando están incorporando sus hábitos de movilidad, que seguramente influirán en las costumbres que tengan en el futuro, pues, con una tarifa plana mensual, con un abono mensual, una vez pagado, puedan subirse a cualquier tren, a cualquier bus o a cualquier metro sin pensar que les va a costar ni siquiera un euro más; que subirse a ese tren, a ese bus, a ese metro, libremente, sea la opción más fácil para ellos. Y seguramente así será más fácil que opten por esta opción, por el transporte público, en lugar de coger un vehículo privado, que tendrá un coste, que tendrán buscar sitio para aparcar, tendrán que pagar ese *parking*.

Esa es nuestra principal propuesta de esta moción, porque nuestros jóvenes son el futuro y tenemos que ponérselo fácil también a la hora de elegir el transporte público. Y la propuesta va completa en esa línea. No es una idea nueva o nuestra, se ha implantado ya en otras comunidades. En Madrid, por ejemplo, hay una tarifa de veinte euros para moverse por toda la comunidad, o en Canarias una de veintiocho, y en ambos sitios están funcionando bien. Esperamos poder verla también aquí pronto, en Cataluña.

Y, bueno, no quería acabar mi intervención sin un recuerdo para la maquinista fallecida el pasado viernes en el accidente de tren en Castellgalí y para todos los heridos que aún pelean por recuperarse en los hospitales o en sus casas.

Gracias.

La presidenta

Gràcies, senyora Bravo. Per defensar les esmenes presentades té la paraula el senyor Civit, en nom del Grup Parlamentari Republicà.

Ferran Civit i Martí

Moltes gràcies, presidenta. Bé, primer de tot, moltíssimes gràcies a la iniciativa de Ciutadans de presentar-ho, a més a més en la mateixa línia que al Ple anterior també vam debatre-ho amb el Grup Parlamentari Socialistes, amb el qual també vam arribar a acords. Per tant, també agrair tant a un grup com a l'altre la possibilitat d'haver arribat a acords.

Però aleshores, en aquest cas, per continuar una mica en la línia del que deia la diputada, cal recordar diferents cosetes que també al Ple vam dir. Perquè hi hagi més *park and ride*, sobretot hi ha d'haver la possibilitat de *ride* abans que el *park*. Per tant, ens falten moltes inversions.

No en tenim la informació, però... També ens sumem, primer de tot, al suport per a les famílies de l'accident. Però no sabem si aquest accident, com ha passat moltes altres vegades, es deu a la falta d'inversió o no; això ja no ho sabem, és suposició encara, però sí que hem de tenir claríssim, tots plegats, que ens falta molta inversió, sobretot, de l'administració que té la clau de la caixa.

Cal tenir en compte que hem de canviar tots plegats de paradigma, perquè, per exemple, a l'Estat espanyol s'està plantejant la prohibició dels vehicles de combustió interna que circulin i que es vinguin a partir del 2040. Aquí, a la Llei de canvi climàtic, que vam aprovar per àmplia majoria, marcàvem cap al 2030, com la línia que fan molts altres països a nivell europeu. I això són també d'aquelles coses que ajuden.

I també cal dir que aquí ens falten també moltes iniciatives, tant a nivell català com a nivell espanyol, per fomentar la mobilitat elèctrica, especialment la pública i la compartida, a banda de la privada. Perquè, per exemple, ara fa..., suposo que deuen recordar que, ara fa unes setmanes, un sistema de compartició de cotxes que es diu Avancar va decidir abandonar Barcelona per falta, també, de futur de negoci, quan curiosament feia poc que havia presentat el primer vehicle elèctric per compartir a la ciutat, cosa que hagués ajudat.

Nosaltres, lògicament, donarem suport als diferents punts en els quals s'ha arribat a transacció conjuntament amb Junts per Catalunya. Al que no donarem suport serà als punts 1 i 2, que no hem arribat a un acord. En aquest cas, per exemple, el que comentava, el tema de la joventut, com que ara sap també que aviat hi haurà tot el tema de la T-Mobilitat, amb els altres organismes competents implicats segurament –i gairebé de manera segura i de manera molt probable– hi haurà tot el tema de bonificacions per casos especials, com lògicament el jovent, perquè s'acostumin a utilitzar tot el tema del transport públic. Però, com que això depèn de quan s'implanti la T-Mobilitat, en aquest cas no hi donarem suport, no perquè no en compartim l'esperit, sinó simplement perquè els organismes competents, quan pertoqui i s'implanti la T-Mobilitat, estic segur que ho tindran en compte.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Josep Maria Forné.

Josep Maria Forné i Febrer

Gràcies, presidenta. També..., dues prèvies. Una és transmetre el condol a..., per la conductora del comboi que va tenir l'accident i donar suport a totes les persones que estan, diguéssim, rehabilitant-se. I la segona prèvia, condemnar el judici que ahir va començar i que, d'alguna manera..., bé, que no s'hauria d'haver produït mai, perquè si s'haguessin atès les demandes, si s'atenen les demandes polítiques i no es

dona resposta a les exigències del poder, no ens trobaríem amb aquest judici ignominiós.

Dit això, agrair aquesta proposta de resolució que busca beneficiar la qualitat de vida dels ciutadans a través d'una cosa tan important i a vegades tan intangible, com pot ser la qualitat de l'aire. I en aquest sentit, doncs, hi han una sèrie de propostes que són beneficioses. Diríem que hi han dos grans grups de propostes: les que fan referència a millorar, diguéssim, les possibilitats d'accés i d'ús de transport públic, i després n'hi ha unes que fan referència a les targetes que permeten la mobilitat, no?

Hem aconseguit la transacció –i agrair, de veritat, la facilitat de poder-ho fer amb la diputada Marina Bravo– amb totes aquelles que tenen a veure amb millorar les xarxes de transport, les d'aparcament, etcètera, de transport públic. Però en aquestes dues que es fan amb referència a les targetes de mobilitat no hem pogut..., perquè, primera, suposen un volum d'inversió econòmica... –ara ho deia el diputat Civit–, no tant perquè no hi estiguem d'acord, sinó perquè suposen un volum econòmic que no és viable. I, a més a més, també hi ha un rerefons que caldria matisar o discutir, que és el de si aquestes facilitats han de ser per a tots, diguéssim, d'alguna manera, iguals o hi ha d'haver-hi diferències en funció de rendes i en funció de situacions econòmiques dels usuaris.

Per tant, el nostre posicionament és favorable a totes les transaccions, lògicament, i sentim, diguéssim, que no hàgim pogut arribar a l'acord en aquests dos primers punts que tenen a veure amb les targetes.

La presidenta

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

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, presidenta. Primer de tot també, en nom del meu grup parlamentari, expressar la solidaritat amb les persones que van patir les conseqüències de l'accident ferroviari de la setmana passada, en especial la família de la maquinista que va morir.

Dit això, nosaltres donarem suport a quasi la totalitat d'aquesta proposta de resolució. Ho deia el diputat Ferran Civit en la seva intervenció: en termes similars..., o, en tot cas, la problemàtica també es va debatre en el darrer Ple. Perquè la qualitat de l'aire és un problema greu que jo crec que ja no admet discussió o poques discussions, eh? En tot cas, hi poden haver diferències respecte a com abordar aquest tema.

Nosaltres també agraïm, no?, la facilitat per arribar a acords amb el Govern respecte a aquest tema. Ara, agrairíem més que, un cop s'ha arribat a aquests acords, el Govern implementés les mesures que s'acorden, eh? Això sí que ho agrairíem sincerament.

Nosaltres també creiem que hi ha una manca d'inversions en el sistema d'infraestructures del transport públic, sigui viari o ferroviari. Deia també un diputat que m'ha precedit: «Clar, nosaltres no tenim la clau de la caixa.» Bé, en tot cas, fer-los avinent que alguns grups avui aquí no permetran que la clau de la caixa s'obri, no?, per poder invertir, sobretot en el sistema ferroviari, al voltant de 1.700 milions d'euros en el pressupost de 2019.

Presidenta, li demanarem votació separada del punt 1, que fa referència a l'abonament mensual, perquè, tal com hem expressat ara fa quinze dies, en el plenari del Parlament, nosaltres creiem que aquest és un debat que s'ha d'abordar en el grup que també el Govern es va comprometre a crear o que ja ha creat en l'Autoritat del Transport Metropolità per abordar aquesta qüestió.

Probablement nosaltres també som... Ja hi han en aquests moments, per a la gent jove, algunes bonificacions respecte als actuals títols de transport. I creiem que quan s'aborden aquestes qüestions hi hem d'introduir algun altre matís, eh?, que són els

nivells de renda de les persones i de les famílies a l'hora d'abordar aquestes bonificacions, i no anar a un sistema tan generalista com es proposa.

La reflexió és oportuna, però jo crec que hi han els grups de treball per acabar d'abordar-ho.

La presidenta

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

David Cid Colomer

Bé, des del nostre grup donarem suport a aquesta proposta de resolució. Sí que voldria introduir dues reflexions també entorn del debat.

La primera és que és evident que la lluita contra la contaminació i el canvi climàtic és un dels reptes que tenim avui a Catalunya, i segurament dels més urgents. També crec que és contradictori, aquest tipus de resolucions, amb altres debats que tindrem també en el si de la comissió, que aposten sempre per construir, en aquest cas, més infraestructura viària. Ho dic perquè moltes vegades, no?, per un costat plantejem l'aposta pel transport públic i la necessitat de prioritzar les infraestructures, en aquest cas de transport públic, però a la vegada després no volem desprogramar o, fins i tot, seguim apostant per licitar infraestructura viària i infraestructura de transport privat.

I el segon element a què fèiem referència també ara sobre la política tarifària..., dos elements més. El primer és: bé, quan hi han aquests relats es veu, no?, en aquest cas, el fracàs del Govern i el que suposa l'endarreriment de la T-Mobilitat i l'entrada en marxa de la T-Mobilitat. En aquest cas, segurament, si s'haguessin fet els deures, si s'hagués estat a sobre de l'empresa concessionària, com tocava, doncs probablement tindríem la capacitat de fer una política tarifària diferent i, per tant, podríem també facilitar l'accés al transport públic de molta, no?, població, i especialment també, òbviament, de la gent jove i d'aquella gent que té menys recursos.

I l'altre és sobre el pressupost o sobre la necessitat d'implementar més recursos per al transport públic. Miri, els hi dic així, obertament, a la gent d'Esquerra Republicana i Junts per Cat..., i del PDECAT: vostès avui donaran un cop de porta, conjuntament amb el PP i Ciutadans, a uns pressupostos de l'Estat que inclouen una partida, que vam aconseguir nosaltres directament, de 41 milions d'euros, en aquest cas, directament a l'Autoritat del Transport Metropolità, 41 milions d'euros que permetrien recuperar –no en la seva totalitat, però sí una part molt substancial– la inversió de l'Estat que li tocava de fer a l'Autoritat del Transport Metropolità i que permetrien millorar la inversió; permetrien en aquest cas també millorar el servei amb la compra de nous vehicles; permetrien també, fins i tot, disposar de més recursos per fer una política tarifària diferent, que crec que és un dels reptes que tenim.

Per tant, vostès avui, que sempre, no?, els agrada això de qui vota amb qui, doncs vostès avui votaran al costat del PP i de Ciutadans per tombar no només aquests 41 milions, sinó també una major inversió a Catalunya per a infraestructures de transport públic.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se sobre les esmenes presentades té la paraula la senyora Marina Bravo, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Marina Bravo Sobrino

Bueno, bien, también... (*Veus de fons.*) Sí, sí, sí. No, agradecer también la facilidad que nos han dado los partidos que apoyan al Govern para llegar a transacciones en los puntos en los que podía haber acuerdo.

Y, bueno, ya que se aprovecha aquí para hablar de otras cuestiones, pues manifestar también que nosotros rechazamos de manera rotunda que los partidos separatistas sigan degradando nuestras instituciones y las bloqueen siempre que así lo

consideran, paralizando su normal funcionamiento y, por tanto, alterando gravemente las funciones democráticas y perjudicando a toda la ciudadanía.

Gracias.

La presidenta

Gràcies.

Doncs tenim la demanda de votació separada. Si els sembla, votàriem el punt 1 i el punt 2 de manera separada, i després la resta de punts tots junts, perquè són els transaccionats, d'acord? *(Pausa.)*

Doncs vots favorables al punt 1, que és el text original, vots favorables?

Vots contraris?

Doncs queda rebutjat per 7 vots a favor, dels grups parlamentaris de Ciutadans i Catalunya en Comú Podem, i 12 en contra, dels grups parlamentaris Socialistes, Junts per Catalunya i Republicà.

Passem ara al punt número 2.

Vots favorables al punt número 2?

Nou, dels grups parlamentaris de Ciutadans, Catalunya en Comú Podem i Socialistes.

Vots contraris?

Deu, dels grups parlamentaris Republicà i de Junts per Catalunya.

Per tant queda rebutjat també.

Passem ara a la votació dels punts 3 al 7, que són els que han estat transaccionats.

Vots favorables?

Doncs per unanimitat. Molt bé.

Proposta de resolució sobre l'aturada de l'ampliació de Cap Roig

250-00353/12

Passem a la proposta de resolució número 2, que fa referència a l'aturada de l'ampliació de Cap Roig, presentada pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Té la paraula, per a la seva defensa, el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, segurament el projecte de Cap Roig és un dels més paradigmàtics que hi ha avui, encara, damunt de la taula, de les agressions que hi ha al conjunt del territori, especialment també de la Costa Brava.

És cert que el projecte ha anat evolucionant, i de fet algunes infraestructures que estaven previstes, fruit del procés d'allegacions, en aquest cas, també de la plataforma Salvem el Golfet, doncs s'han retirat, però encara hi han modificacions de l'actual recinte de Cap Roig, que vull recordar també que estem parlant, no?, d'una finca inclosa en una zona PEIN, Xarxa Natura 2000, i també declarat bé cultural d'interès Nacional, que encara estan vius, per exemple l'auditori soterrat.

Jo vull recordar que en el seu moment l'acord de cessió per part de Cap Roig, en aquell cas, amb la Fundació Caixa Girona, que després es va integrar en «la Caixa», remarcava que no es podia fer cap modificació, en aquest cas, del projecte. I, per tant, nosaltres entenem que es vulnera l'acord, no?, inicial de cessió i que es fa un projecte, nosaltres entenem que a mida d'una entitat bancària privada i que no correspon, no?, al que plantejava jo d'una zona protegida i d'especial interès cultural.

També, curiosament –no sé si això ha evolucionat, perquè va evolucionant–, inicialment aquest era un dels espais que escapaven, eh?, de la moratòria que inicialment va anunciar, en aquest cas, el Departament de Territori i Sostenibilitat, que havia d'afectar els cinc-cents primers metres de costa però que després s'ha anat comprovant que no era exactament així, sinó que eren només unes zones més concretes. Doncs aquest espai no estava afectat per aquesta moratòria, curiosament, una

cosa que també denunciem, en aquest cas, les entitats ecologistes, i especialment la plataforma SOS Costa Brava, i també la plataforma Salvem el Golfet, de Palafrugell.

Per tant, nosaltres el que reclamem és que aquest projecte es descarti absolutament. Ha de passar encara per la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat. És cert que les entitats ecologistes hi presentaran noves alegacions, i, per tant, nosaltres entenem que en una zona, no?, com aquesta, que a nivell cultural i a nivell també ambiental s'ha de preservar, nosaltres creiem que no hi hauria d'haver-hi cap actuació.

I destacar, en aquest cas, que, a diferència del que passa amb projectes, no?, que estan en aquests moments en marxa a la Costa Brava, no estem parlant de drets urbanístics adquirits, és a dir, no estem parlant d'un sòl urbanitzable o que té uns drets suposadament adquirits, sinó que, en tot cas, això és un projecte nou i, per tant, és un projecte *ad hoc*.

I nosaltres entenem..., fem una crida també, en aquest cas, als grups que donen suport al Govern, doncs, a que donin suport a aquesta proposta de resolució.

La presidenta

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

Héctor Amelló Montiu

Gracias, presidenta. Diputados, diputadas, buenos días. Miren, creemos, desde Ciudadanos, que el patrimonio hay que protegerlo. Y hay que hacerlo porque es preciso preservar, entre otras cosas, las características culturales, las ecológicas o las paisajísticas, que son fuente de riqueza para un territorio; en este caso, un territorio como es la Costa Brava. Y siempre hay que respetar el principio de conservación y difusión del patrimonio cultural y natural.

En el caso del conjunto de Cap Roig hay que preservar tanto la actividad cultural existente como su entorno natural, y también todos aquellos bienes objetos de catalogación. Y por ello contamos o se cuenta con unas importantes figuras o instrumentos de planificación territorial y urbanística que le afectan; pues entre ellos estarían el Plan de interés natural de Cataluña, el Plan director del sistema costero, el Plan especial de delimitación definitiva y de protección del medio natural y del paisaje del Castell Cap Roig, el Plan especial de protección e intervención en el patrimonio histórico de Palafrugell, el propio POUM de Palafrugell, entre otras figuras. El objetivo de todas estas figuras es tanto proteger esta área como definir nuevos posibles usos que estén permitidos por el planteamiento y determinar cómo deben ser los nuevos posibles equipamientos que se quieran introducir.

Uno de los objetivos de la Administración es que estas actuaciones propuestas respeten, sobre todo, los valores ambientales y culturales actuales y que los nuevos equipamientos consoliden y complementen las actividades culturales. Y por otra parte, sobre todo, que los expedientes de intervención, pues cumplan con la normativa existente que afecta al conjunto de Cap Roig.

La realidad es que actualmente nos encontramos en una fase ya muy avanzada en la tramitación de un expediente que introduce nuevos equipamientos y usos en el conjunto de Cap Roig, un expediente que poco a poco ha ido superando los diversos trámites administrativos. Al proyecto inicial se han ido incorporando observaciones e informes, con el objetivo de que las actuaciones finales cumplan con todas las figuras de planificación territorial y urbanística y con todas las normas de protección ambiental y cultural.

Y desde nuestro punto de vista, una vez que un proyecto cumple con todas las figuras de ordenación urbanística, de planificación y de protección existentes, pues no podemos hacer, como a veces se pretende desde algunos partidos..., bloquearlo por capricho, porque entonces lo que se propone es una aplicación arbitraria de la norma, que deja a los ciudadanos desprotegidos ante actuaciones de la Administración. La actuación arbitraria que proponen algunos partidos desincentiva cualquier

iniciativa, pues no quedan sometidas a unas normas claras e iguales para todos, sino a deseos particulares de determinados partidos.

Lo que debemos asegurar es el cumplimiento de las figuras de planificación, de ordenación urbanística y de protección ambiental existentes, que preservan nuestro patrimonio y sus características culturales, paisajísticas y ambientales, así como revisar aquellas figuras y normas que puedan ser objeto de mejora para conjugar más efectivamente los diversos intereses que planean sobre el territorio, pero no podemos tender a la aplicación arbitraria de las normas, como algunos partidos nos proponen.

Nosotros, en este caso, pediremos votación separada de los puntos 2 y 7, a los que sí que daremos apoyo, y en el resto de puntos nos abstendremos.

La presidenta

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

Jordi Terrades i Santacreu

Bé, per avançar que no podem donar suport, malauradament, a aquesta proposta de resolució. L'hem estat analitzant; creiem que és una proposta, en els seus termes, antiga, eh?, que s'adequava més al que era el primer avantprojecte d'ampliació de Cap Roig, no a les prescripcions que finalment ha fixat Urbanisme en l'aprovació de la figura urbanística.

Hem estat analitzant l'expedient. Hem vist que realment el que s'està fent és reforçar les estructures del castell, actuar sobre l'antiga edificació, que ja hi havia les pedreres i que en cap cas tindrà ús hotel·ler, com s'indica en la proposta de resolució. L'auditori que es farà ja és soterrat i, per tant, no té impacte paisatgístic des d'aquest punt de vista.

I un tema a tenir en compte, no?: jo crec que l'actuació i les prescripcions fixades al que ajuden és a refer..., és la garantia que el camí de ronda, avui molt malmès, amb alguns trams inexistents, entre Calella i el Canadell, es pugui tirar endavant, eh?

La nostra visió és que l'estat actual del planejament és un valor per al territori i, per tant, per aquestes raons, tal com ha estat plantejada aquesta proposta de resolució, que, ho torno a indicar, s'ajusta més a les primeres figures o les primeres propostes que hi havien en el projecte d'ampliació de Cap Roig, no hi podem donar suport.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula ara, pel Grup Parlamentari Republicà, el diputat Civit.

Ferran Civit i Martí

Gràcies, presidenta. En aquest cas, continuaré una mica la línia del que ha comentat el diputat Terrades. Certament, doncs no és una intervenció que ens apassioni, però en aquest cas hi ha tota una dinàmica que hi ha hagut prèvia.

Aprofito per dir, si em permeten un petit parèntesi, una notícia positiva que m'he oblidat de dir abans, que és que ahir es va aprovar a les Illes Balears la nova Llei de canvi climàtic, que en algunes coses s'equipara a la nostra; en algunes encara no, però n'hi ha d'altres que van molt bé, i va lligat també, el tema, amb protecció del paisatge.

També aprofito per dir, ja que parlàvem del tema, que això anava vinculat, lo de Cap Roig, amb el tema de la iniciativa d'una caixa en concret, en aquest cas Caixa Girona, ara posada dins «la Caixa» o CaixaBank, que ahir també hi va haver una sentència judicial en què s'absolien, doncs, tota una sèrie de responsables de Catalunya Caixa, amb una situació en la qual alguns diuen que s'han de respectar les decisions judicials, però jo crec que allí hi ha hagut una burda manipulació en la sentència i que, efectivament, hi va haver casos de nepotisme i aprofitament de diners públics, tenint en compte que eren caixes rescatades.

I, dit això, en aquest cas hi ha millores, com ha dit el diputat Terrades, en un espai que estava antropitzat i afectat, en un espai que sí que està en un entorn d'espai protegit, però les millores crec que s'adeqüen bastant a la demanda del que es pot fer allà i, sobretot, del que no s'hi pot fer. Tot el tema de les cobertes vegetals, la integració al paisatge..., deixa molt millor el que era el projecte inicial.

I, dit això, i canvio de tema, que no hi haurà mai cap partida pressupostària que equivalgui i que sigui sinònim de llibertat.

La presidenta

Gràcies. Per últim, doncs, el diputat Narcís Clara, en nom del Grup Parlamentari Junts per Catalunya.

Narcís Clara Lloret

Moltes gràcies, presidenta. Diputades, diputats, convidat, el Govern i el nostre grup ha fet de la protecció dels entorns naturals de la costa, en aquest cas la Costa Brava, una de les seves prioritats en urbanisme, tal com va quedar de manifest en la darrera compareixença del conseller del Departament de Territori i Sostenibilitat.

Aquesta proposta de resolució, segons la nostra opinió, conté arguments confusos i diverses imprecisions que, de forma implícita, crec que s'han reconegut fa uns moments. Per una banda, les nostres objeccions fan referència a aspectes molt objectius. Ara comentaré, de forma resumida, els trets fonamentals de les actuacions previstes.

No hi haurà cap ampliació ni de l'embarcador ni de la barraca d'en Massoni, a diferència del que afirma la proposta de resolució. El traçat del camí de ronda ja està definit, i només falta que les administracions a qui pertoca executar les obres decideixen com ho fan. En tercer lloc, la restauració de l'antiga pedrera es farà sense generar noves façanes i tractant-la amb una coberta enjardinada. Així mateix, recordar-los que la connexió de les fosses sèptiques al sistema de sanejament és un tema de competència municipal.

Per altra banda, i ja en qüestió, diguéssim, més de normativa, la regulació com a espai d'interès natural no impedeix que s'executi aquesta actuació. El Pla especial de Castell - Cap Roig especifica que es poden dur a terme ampliacions de les edificacions existents o noves instal·lacions en el cas que concorrin estrictes supòsits d'interès social.

En aquest sentit, vull expressar que el volum d'edificació s'ha disminuït força respecte a la fase d'abans. A més, segons el Pla territorial de les comarques gironines, el consum del sòl ha de ser el mínim possible. En aquest cas es tracta, aproximadament, de l'ordre d'un 0,2 per cent, que no es pot pas dir que sigui molt elevat, em sembla.

Per acabar, si parlem de l'ús dels nous espais com a espais d'allotjament, el Pla especial de Cap Roig especifica que es poden allotjar al centre tant el personal adscrit a la finca com els assistents a activitats que s'hi celebren. En cap cas es poden destinar a usos turístics. Per tant, no comprenc quines preocupacions hi pot haver al respecte.

Bé, dit això, doncs moltes gràcies, presidenta.

La presidenta

Gràcies.

Passaríem, doncs, a la votació. S'ha demanat votació separada dels punts 2 i 7, que els votaríem junts... (*Veus de fons.*) No? (*Pausa.*) Els podem votar junts? (*Veus de fons.*)

D'acord, doncs votem primer els punts 2 i 7.

Vots favorables a aquests dos punts?

Set vots, del Grup Parlamentari de Ciutadans i de Catalunya en Comú Podem.

Vots contraris?

Són 12, del Grup Parlamentari Socialistes, Grup Parlamentari Republicà i Junts per Catalunya.

D'abstencions, no n'hi han.

Molt bé. Doncs ara passariem a votació la resta de la resolució.

Vots favorables a la resolució?

Un vot favorable, de Catalunya en Comú Podem.

Vots contraris?

Serien 12, dels grups parlamentaris Socialistes, Republicà i Junts per Catalunya.

Abstencions?

Serien 6, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Per tant, queden rebutjats els punts anteriors i aquests punts també de la proposta de resolució.

La proposta de resolució número 3 ha quedat posposada, a demanda del grup que la proposava.

Proposta de resolució sobre la mobilitat i la zona tarifària a Mataró

250-00379/12

I passem a la proposta de resolució número 4, sobre la mobilitat i la zona tarifària a Mataró, que presenta el Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Per a la seva defensa té la paraula el diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades i Santacreu

Gràcies, presidenta. A la darrera comissió, la que va quedar suspesa per incompareixença de grups parlamentaris, nosaltres havíem acceptat posposar aquesta proposta de resolució, esperant la compareixença del conseller de Territori i Sostenibilitat, l'honorable Damià Calvet, perquè ens expliqués les causes del retard de la posada en marxa de la T-Mobilitat, perquè diguem-ne que part de la proposta va lligada a aquest retard de la posada en marxa. Se'ns havia demanat que la posposéssim per atendre els arguments del conseller, per veure si era possible o bé acordar transaccionar part d'aquesta proposta de resolució o bé retirar-la.

Vam escoltar amb atenció els arguments del conseller, que no ens van acabar de convèncer. És cert que després, en la Moció de qualitat de l'aire, vam acordar amb el Govern un nou termini, que finalitza l'any 2020, per a la posada en marxa de la T-Mobilitat.

Aquesta és una proposta de resolució que ja es va debatre en l'anterior legislatura, que no va avançar, perquè tenim legislatures molt curtes en aquest país, en aquest Parlament, i per tant l'hem tornada a presentar. I per què l'hem tornada a presentar? Perquè a l'estació de Mataró cada dia, de mitjana, hi passen uns vint mil viatgers, generalment de Mataró cap a la capital, eh?, cap a Barcelona. Mataró, que forma part de les ciutats de la segona corona metropolitana, en aquests moments està a la zona 3 de tarifació, igual que altres ciutats de la segona corona metropolitana que expressen les mateixes queixes que Mataró, eh?, perquè aquesta situació –està molt a prop de la zona 2– comporta que l'increment del preu està..., en funció del títol que facin servir els usuaris més recurrents, pot haver-hi una diferència entre un 33 i un 40 per cent respecte a les altres zones.

El Govern ens havia fet creure a tots plegats que això l'any 2009 quedaria resolt, perquè la T-Mobilitat estaria en funcionament i, per tant, podríem entrar a discutir el cost, el preu dels títols. Això no ha passat, això cada cop s'allarga més, s'ajorna més, i, per tant, nosaltres som de l'opinió que el que cal és fer més competitiu el transport públic interurbà, per contribuir a mitigar tots els fenòmens que avui també n'hem estat parlant.

I, per tant, des d'aquest punt de vista mantindrem el punt 1, en el sentit d'instar el Govern que a través de l'Autoritat del Transport Metropolità, en el termini d'un

any, revisi les zones tarifàries abans de que s'implementi la T-Mobilitat, per tal de que Mataró s'inclougui dins de la zona 2. Ja els anuncio que aquesta serà la posició que mantindrem en altres ciutats de la segona corona metropolitana que estan en la mateixa situació.

Respecte a la connexió de Mataró o del Maresme amb l'aeroport, acceptarem l'esmena –igual que ja ho vam acceptar en l'anterior legislatura– que se'ns proposa des del Govern, en el sentit d'analitzar com es pot millorar, a través de l'actual infraestructura, aquesta connexió entre Mataró/Maresme i l'aeroport de Barcelona.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades té la paraula la diputada Mònica Palacín, en nom del Grup Parlamentari Republicà.

Mònica Palacín París

Moltes gràcies, presidenta. Bé, nosaltres, el nostre grup parlamentari entén perfectament l'objectiu d'aquesta proposta de resolució que ha introduït el senyor diputat senyor Terrades. És cert que, doncs, hem pogut arribar a l'acord pel que fa al punt número 2. També així l'hi vam fer veure o li vam comunicar que enteníem que era una proposta amb dos punts força diferents l'un de l'altre.

És a dir, és cert que la comarca del Maresme, doncs, és una comarca que té dues vies pràcticament d'arribar a Barcelona o, en tot cas, a l'àrea metropolitana, i són tren o C-32, perquè la nacional II l'entendem com una via interna de comunicació interna entre municipis de la comarca. Una C-32, doncs, que, evidentment, grava en els seus usuaris els peatges. I, per tant, doncs, promoure el transport públic..., les iniciatives que promoguin els transports públics sempre han de ser ben vistes, ben valorades i tingudes en consideració per part del departament.

De totes maneres, com dic, és una proposta de resolució amb dos temes molt diferents. En un ens hem posat d'acord, que és el fet de com podem millorar el transport directe o, diguem-ne, l'accés directe a l'aeroport del Prat, un cop les obres de l'AVE van fer que no es pogués fer aquest accés directe, com s'havia estat fent des de temps, des de l'estació de Mataró. En tot cas, doncs agrair aquest acord amb el senyor Terrades per poder acceptar aquesta esmena i veure com realment es pot potenciar aquests intercanvis ràpids des de la comarca a l'aeroport.

Però en l'apartat número 1, i tal com ha dit ell, que es mantindran fermes en aquesta postura respecte a altres ciutats de l'àrea metropolitana, el fet que sigui en el termini d'un any i, a més a més, doncs, un cop s'ha plantejat que el que es vol és, diguem-ne, tractar més enllà de les zones tarifàries el fet de la distància recorreguda i, per tant, l'aplicació definitiva de la T-Mobilitat..., nosaltres no podem votar això a favor, entre d'altres coses, perquè seria, evidentment, una cosa que no es podria aplicar, ja explicat aquí en comissió per part del conseller. I, per tant, doncs, malauradament, entenent la necessitat de que Mataró pugui oferir unes tarifes adients als seus usuaris i, en definitiva, a tots els veïns del Maresme, en aquest cas no podem estar d'acord amb el proposant.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula ara, també per a la defensa de les esmenes, el diputat Morral, en nom del Grup Parlamentari Junts per Catalunya.

Antoni Morral i Berenguer

Moltes gràcies, presidenta. Bon dia a tothom. De fet, lamentem que al senyor Terrades i al Grup Socialistes no donés plena satisfacció la compareixença del conseller Damià Calvet pel que fa a la seva presentació del projecte de la T-Mobilitat, que de fet, doncs, va manifestar molt clarament, diguem-ne, la voluntat i la intenció

del Govern d'impulsar aquesta proposta en els calendaris que són viables per fer-la tangible.

Aquesta proposta de resolució, concretament, com ja s'ha dit, respon a dues demandes molt concretes d'un municipi molt concret, Mataró, però que són dues demandes de caràcter també molt diferent.

La primera, pel que fa referència a incorporar el municipi de Mataró a la franja 1, diguem-ne, pel que fa a la targeta de mobilitat, ens sembla que és una demanda que d'alguna manera podria ser extensible a tots els municipis que són frontera entre la zona 1 i la zona 2, no? Certament, posa en evidència que és important, doncs, impulsar com més aviat millor el que és el projecte de la T-Mobilitat. Per tant, compartim, diguem-ne, la inquietud dels ciutadans de Mataró, però a la vegada, doncs, hem de fer viable aquesta proposta en el marc del que és el projecte que ja està treballant-hi el Govern, que és el projecte de la T-Mobilitat. Per tant... A més, la proposta concreta posa un termini d'un any per fer viable això i, per tant, tècnicament, doncs ja es veu que és inviable, aquest termini. Per tant, aquest primer punt el nostre grup tampoc el pot assumir, tot i que entenem la bondat i fins i tot la compartim, diguem-ne, dels ciutadans de Mataró, que fa seva el mateix ajuntament.

Pel que fa a la segona, clar, és del tot impossible retornar el servei que Mataró tenia amb accés a l'aeroport, perquè quan es van fer les inversions de l'AVE, doncs això va fer-ho del tot inviable, no? Ara bé, la voluntat de les millores en la connectivitat entre Mataró i els municipis de l'entorn amb l'aeroport és també una voluntat del Govern manifestada. Per tant, aquesta proposta de resolució, aquest punt concret..., s'ha acceptat l'esmena, cosa que, doncs, celebrem, en la direcció del que ja el Govern es compromet a fer, diguem-ne, de promoure totes les millores que siguin possibles per a l'accés dels municipis de la regió metropolitana al que és l'aeroport del Prat.

Per tant, el primer punt, doncs no el podem votar a favor. En canvi, doncs, el segon, acceptada la nostra esmena, sí que òbviament el votarem a favor.

Moltes gràcies.

La presidenta

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

Marina Bravo Sobrino

Gràcies, presidenta. Como ya se ha dicho, sobre esta cuestión ya se ha hablado en esta misma comisión, en este Parlamento, así que reiterar muy brevemente cuál era nuestra postura, que sigue siendo la misma.

Bueno, en primer lugar, que la política tarifaria, en especial en lo que refiere a la zonificación actual, a la definición de las zonas, tal y como se ha mencionado ya aquí por parte de otros diputados, pues debe abordarse en conjunto, y no municipio a municipio. Corremos el riesgo de pasar de un determinado agravio a un agravio, pues todavía peor.

Y, en segundo lugar –que también lo hemos dicho aquí muchas veces–, a ver si la T-Mobilitat, que promete resolver todos estos problemas, también el del abono joven que decía yo en mi primera propuesta, pues llega de una vez, que está empezando a generar demasiadas expectativas, expectativas muy altas, y ya sabemos qué es lo que pasa cuando las expectativas crecen y crecen. Bueno, esperamos que llegue pronto y que de verdad resuelva, si no todos, la gran mayoría de los problemas con los que nos encontramos ahora.

En cuanto al segundo punto, la conexión del Maresme con el aeropuerto, pues por supuesto a favor de que se faciliten los enlaces para conectar más rápidamente con el aeropuerto, que es el acuerdo al que se ha llegado.

Gracias.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula ara, en nom del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem, el senyor Cid.

David Cid Colomer

Bé, des del nostre grup, des de Catalunya en Comú Podem, donarem suport a la proposta de resolució. I fer evident una altra vegada el que ja hem dit de manera reiterada també en la comissió, i també en la mateixa compareixença del conseller: que el retard de la T-Mobilitat accentua encara més la sensació de greuge de moltes localitats que estan en aquests moments en zona 2, en zona 3 o fins i tot en zones encara molt més llunyanes. Estem parlant de Mataró en aquesta resolució en concret, però podríem parlar de Rubí, podríem parlar de Terrassa, podríem parlar de Sabadell, podríem parlar en aquest cas també, fins i tot, de Manresa a la xarxa de rodalies o fins i tot de Ferrocarrils de la Generalitat, no?

Per tant, crec que és evident que el retard de la T-Mobilitat ens situa en una situació molt complexa pel que fa a la gestió de la política tarifària i, en tot cas, no?, hauríem d'intentar escurçar al màxim aquests nous terminis del nou retard que va anunciar en aquest cas el conseller, en la mesura que fos possible.

La presidenta

Gràcies. Per respondre, doncs, sobre les esmenes, té la paraula ara el senyor Terrades, en nom del Grup Parlamentari Socialistes.

Jordi Terrades i Santacreu

Sí. No hem acceptat l'esmena, perquè creiem que la T-Mobilitat acaba sent la gran excusa del Govern per no abordar la política tarifària. Jo recordo el conseller Rull, en aquesta mateixa comissió, comproment-se a discutir sobre el conjunt de les sis zones tarifàries que tenim en aquests moments, per racionalitzar-les. Ens trobem a l'any 2019 i, amb l'excusa de la T-Mobilitat, aquesta és una qüestió que no s'ha abordat.

No és un tema de complexitat tècnica, tecnològica, com algun dels esmenants ha volgut proposar. No, no: és un tema de voluntat política i pressupostària per part del Govern de la Generalitat de Catalunya. I, com que no ens acabem de creure les manifestacions que va fer el conseller Calvet en la seva compareixença, per això mantenim aquesta proposta de resolució. Probablement no s'ha d'abordar ciutat a ciutat, eh?, i s'hauria d'abordar, tal com diu la diputada Bravo, des d'una visió de conjunt; però, bé, com que el Govern no l'aborda, nosaltres ho plantejarem d'aquesta manera.

Gràcies.

La presidenta

Molt bé, gràcies.

Doncs passariem a votació aquesta proposta de resolució. Votarem per separat els dos punts.

Vots favorables...? (*Veus de fons.*) ¿Perdón? (*Veus de fons.*) Sí. D'acord. Doncs vots favorables al punt 1, que és el text original de la resolució?

Seran 3 vots favorables, del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem i del Grup Socialistes i Units per Avançar.

Vots contraris?

Seran 10 vots contraris, del Grup Parlamentari Junts per Catalunya i el Grup Parlamentari Republicà.

Abstencions?

Sis abstencions, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Per tant, queda rebutjat aquest punt.

Passarem a la votació del punt número 2.

Vots favorables? –és el text de l'esmena, perdó, eh? Vots favorables?

Doncs queda aprovada per unanimitat.

Com els he comentat abans, el punt número 5 el tractaríem al final de les propostes de resolució.

Proposta de resolució sobre les inundacions al barri de la Farinera, de Sant Vicenç de Castellet

250-00387/12

I passàriem ara al punt número 6, que és la Proposta de resolució sobre les inundacions del barri de la Farinera, de Sant Vicenç de Castellet, que presenta el Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Per defensar-la té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, el barri de la Farinera, de Sant Vicenç de Castellet, històricament ha patit importants inundacions, la més greu de les quals va ser l'any 2000, en què va provocar també una víctima mortal. Fruit d'aquesta situació, es va fer un projecte en dues fases, per intentar, en aquest cas, evitar les inundacions del barri, i en primer lloc es van fer unes modificacions en els ponts propers, al final de la riera. Fruit d'aquestes modificacions, és veritat que es va millorar la situació, però quedava una segona fase, en aquest cas, no?, per intentar evitar noves inundacions en el carrer de Sant Vicenç de Castellet, del barri de la Farinera, del Clot del Tufau. En aquest cas, van haver-hi també noves inundacions, la més greu de les segones al juliol de l'any 2016, on també es va inundar una bona part del barri.

Què reclama, en aquest cas, l'associació de veïns? Doncs primer, que es realitzi un estudi, com a màxim en el termini d'un any, per intentar desenvolupar aquesta segona fase i evitar que hi ha hagi noves inundacions en el barri, a petició, evidentment, de l'associació de veïns. I en segon lloc, també, no?, la necessitat d'acordar amb l'ajuntament la redacció d'aquest projecte constructiu i intentar executar-lo, per resoldre de manera definitiva la problemàtica i que els veïns i veïnes que viuen en aquest barri de Sant Vicenç de Castellet, doncs, puguin viure amb tranquil·litat i amb la capacitat de que no es torni a inundar el barri.

Finalment, agrair en aquest cas també la voluntat de transaccionar per part dels grups que donen suport al Govern.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades té la paraula, per part del Grup Parlamentari Republicà, el senyor Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Gràcies, presidenta. En tot cas, el senyor Cid ha fet una explicació clara, diguem-ne, de quina és la problemàtica d'aquest barri de la Farinera, a Sant Vicenç de Castellet, on ja hi ha hagut o on va haver-hi una primera intervenció en el seu moment, els anys 2007-2008, però que en tot cas quedava pendent o queda pendent aquesta segona fase.

El que hem fet en les esmenes..., hem volgut introduir algun element, diguem-ne, de precisió sobre la proposta inicial, i jo crec que hi han qüestions importants també en aquesta proposta de transacció a la qual hem arribat –i també agraeixo al senyor Cid la voluntat d'aquest acord–: és que hem pogut situar en l'horitzó temporal alguns compromisos. Jo crec que això és també l'element que buscaven els veïns i la tranquil·litat que podem donar als veïns, de que hi ha uns compromisos amb unes dates molt clares.

Entenem que, diguem-ne, l'àmbit d'actuació no només correspon al Govern de la Generalitat, atès que algunes de les qüestions són competència municipal, i, per tant, el que hem demanat és que hi hagués aquest conveni entre ajuntament i Generalitat per fer efectiu aquest..., un primer estudi, que s'haurà de realitzar durant

aquest any 2019. I a partir, diguem-ne, de la realització d'aquest primer estudi, de com s'ha d'executar un projecte..., i, a partir d'aquí, l'execució de les obres.

Jo crec que és important que anem donant sortida..., i donem tranquil·litat a la gent de l'àmbit del barri de la Farinera, que veu amb intranquil·litat, cada vegada plou...

I un darrer element que hi ha, també com a forma transaccional o de manera provisional, que hi hagi un acord o hi hagi una possibilitat, diguem-ne, de la neteja constant, hi hagi una actuació sobre la llera del riu que eviti que en el cas, diguem-ne, d'avingudes d'aigua allò encara dificulti més..., o faci que les inundacions siguin molt més perilloses.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Per defensar també les esmenes, per part del Grup Parlamentari Junts per Catalunya, té la paraula el diputat senyor Morral.

Antoni Morral i Berenguer

Gràcies, presidenta. Sí, certament, com ja s'ha dit, el nostre grup comparteix també la necessitat d'intervenir, diguem-ne, en el barri de la Farinera, en el municipi de Sant Vicenç de Castellet, per la problemàtica concreta que hi ha en aquesta riera. Però, per la informació que tenim nosaltres en aquests moments, doncs l'ajuntament i l'Agència Catalana de l'Aigua i la Generalitat estan treballant ja conjuntament per l'elaboració d'un conveni on s'expressin les propostes concretes, doncs, d'intervenció i, posteriorment, òbviament, la seva execució, per resoldre aquest problema de forma definitiva.

Per tant, les esmenes que hem fet, doncs van en aquesta direcció de fer viable, diguem-ne, l'execució d'una proposta concreta de resolució d'aquesta problemàtica del barri de la Farinera.

Per tant, agraïm també que les propostes, doncs, d'aquestes esmenes s'hagin acceptat, per posar fil a l'agulla en la resolució d'aquest problema que té aquest barri.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula ara, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, el diputat David Bertran.

David Bertran Román

Gràcies, presidenta. Des del nostre grup parlamentari, nosaltres donarem suport a la proposta de resolució, que, com bé ha explicat el company Cid, doncs és un problema que perdura des de fa quinze anys, quan al 2000 ja va haver-hi la primera víctima mortal.

I nosaltres el que voldríem destacar és la sorpresa que ens causa que tot aquest procés per a solucionar aquest problema hagi durat quinze anys i encara estigui en aquest procés de gestió; és una cosa molt curiosa. I, pel que hem vist, pel que fa, doncs, a quines han estat les queixes que hi podrien haver hagut per part de l'ajuntament, no?, que és algú que hi hauria d'estar realment interessat, han estat..., vaja, jo no n'he trobat cap. O sigui, com pot ser que hi hagi hagut per part dels ens competents, doncs, en aquest cas, Generalitat, a través de l'Agència Catalana de l'Aigua, i el mateix municipi, tan poca preocupació per uns fets que van causar una víctima mortal i després que han causat moltes problemàtiques, la més darrera al juliol del 2016.

Per tant, votarem a favor d'una cosa que és una cosa per a la qual no hauria ni tan sols d'haver fet falta que es fes una proposta de resolució, sinó que s'hagués desenvolupat de forma normal, però veiem que, doncs, aquest Govern no està preocupat pel que són les preocupacions del conjunt de la ciutadania.

Gràcies, presidenta.

La presidenta

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

Jordi Terrades i Santacreu

Sí; per anunciar el vot favorable del Grup Socialistes a la proposta de resolució.

La presidenta

Gràcies. El senyor Cid vol posicionar-se sobre les esmenes?

David Cid Colomer

Simplement per dir que, a banda de les dues transaccions, acceptem l'esmena 3, que era... Sí, l'acceptem.

La presidenta

D'acord. Doncs la proposta de resolució quedaria: el punt 1 i el punt 2 amb el text transaccionat de què tots els grups disposen, i el text del punt 3 seria el de l'esmena acceptada. Per tant, ho podem votar tot en bloc. Sí? (*Pausa.*) Molt bé.

Doncs vots favorables a la proposta resolució?

Doncs s'aprova per unanimitat.

Proposta de resolució sobre l'aturada de la prolongació de l'autopista C-32

250-00399/12

Molt bé. Passarem al punt número 7. És una proposta de resolució sobre l'aturada de la prolongació de l'autopista C-32, presentada pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, des del nostre grup parlamentari, des de Catalunya en Comú Podem, que hem estat, evidentment, treballant molt en aquest cas tots els projectes que suposen una agressió per a la Costa Brava i per al territori, creiem que l'ampliació i la prolongació de la C-32 formen part també, no?, d'aquesta amenaça i d'un determinat també model turístic, d'alta intensitat i que suposa també, per tant, home, una amenaça per a la Costa Brava i fins i tot per al mateix territori.

I lliga també amb el que dèiem abans, que és, no?, hi ha un suposat discurs d'una aposta per les infraestructures, en aquest cas, de transport públic i per les infraestructures ferroviàries, però anem veient com a la vegada la Generalitat intenta reflotar, eh?, projectes que són infraestructures viàries i que tenen un impacte tant en la contaminació com en el canvi climàtic. Estem parlant, en aquest cas, del perllongament entre Blanes i Lloret, que a més a més és una zona que afecta una zona de gran interès biològic, que funciona de connector biològic entre el massís de l'Ardenya i de les Cadiretes i el corredor del Montnegre. Estem parlant d'un projecte que pot provocar, en aquest cas, la tala i, per tant, també la destrucció d'una zona boscosa, amb més de seixanta mil arbres –que es diu aviat, seixanta mil–, i que en el seu moment, ja l'any 2017, el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya va aturar aquest projecte degut a que els informes ambientals no s'adequaven estrictament al que reclamava el projecte.

Nosaltres entenem que hi han alternatives, de fet les proposem en la proposta de resolució, de millora del transport públic. I en aquest cas, doncs, nosaltres no hem acceptat l'esmena primera que ens proposaven tant Esquerra Republicana com Junts per Catalunya, perquè nosaltres el que entenem no és que es requereixin millores ambientals, sinó que el que cal és aturar aquest projecte.

Vull recordar també, en aquest cas, que aquest projecte es fa d'esquena al territori. L'Ajuntament de Blanes s'hi ha pronunciat de manera reiterada en contra i es va

organitzar una consulta ciutadana que clarament va demostrar que la gent, no?, de la localitat, doncs no volia aquest perllongament pel seu impacte ambiental a la zona.

Sí que hem acceptat la transacció, en aquest cas, que se'ns feia per part dels grups, que també la tenen aquí present. I acceptarem, en aquest cas, també la darrera esmena.

La presidenta

D'acord. Per defensar les esmenes presentades, en nom del Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Marc Sanglas. *(Veus de fons.)* La del 3, oi?

Marc Sanglas i Alcantarilla

Sí, gràcies... *(David Cid Colomer demana per parlar.)*

David Cid Colomer

Per aclarir... És que en el guió estan...

La presidenta

Diputat Sanglas, un moment...

David Cid Colomer

Sí; acceptem la que posa «esmena 2», que en realitat entenc que és la 3, que és la d'addició al punt 3. Per ordre és la 3, tot i que hi ha un error de transcripció...

La presidenta

D'acord. La que fa referència al punt 3.

David Cid Colomer

Exacte. I la que fa referència al punt 2 és en la que tenen la transacció de què disposen.

La presidenta

Aquesta és la transacció. Molt bé.

David Cid Colomer

D'acord? I la primera la rebutjaríem.

La presidenta

Molt bé. Gràcies, diputat, per l'aclariment. Té, ara ja sí, la paraula el diputat Marc Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Gràcies, presidenta. En tot cas, aclarir un..., jo crec que hi ha un seguit de confusions en tota aquesta proposta o en tot cas hi ha un aiguabarreig, diguem-ne, de dos projectes diferents que tenim en aquesta proposta de resolució, i, per tant, també voldríem aclarir-ho.

És a dir, quan es diu: «Aturar el projecte d'ampliació de la C-32 entre Tossa i Lloret de Mar»..., el projecte que està en aquests moments aprovat no fa referència a aquest àmbit. És a dir, el projecte no arriba fins a Tossa; per tant, diguem-ne, es queda abans. I, per tant, diguem-ne, des d'aquest punt de vista entenem que no correspon, eh? Altres qüestions són el debat que hi ha i que vostè exposava sobre, diguem-ne, el tràmit o el projecte aprovat de la connexió de Lloret i Blanes i que, per tant, des d'aquest punt de vista sí que existeix. Per tant, diguem-ne, entenem que són dos projectes diferenciats, tot i que acabin barrejant-se.

És evident, eh?, com apuntava el senyor Cid, que estem en un debat sobre la mobilitat i la necessitat..., i segurament compartim amb vostès un seguit, diguem-ne, de mesures, eh? I entenem que els projectes..., i per això també l'esmena anava en aquest sentit de poder-hi introduir millores mediambientals. Creiem que hem de fer compatible la necessitat de la construcció en alguns àmbits d'algunes infraestructures viàries, però sobretot potenciant-ne les ferroviàries i, per tant, també, aprofitant

alguns traçats, plantejar també la necessitat de poder-los aprofitar també per millorar i per potenciar el transport públic en aquests àmbits.

Per tant, des d'aquest punt de vista sí que compartim aquesta necessitat d'avançar en aquests projectes, que siguin molt més amplis, que no només plantegin, diguem-ne, les construccions en l'àmbit viari, sinó també plantejant alternatives i complementacions en l'àmbit del transport públic.

Pel que fa a les altres dues i, en tot cas, a la capacitat, diguem-ne, d'arribar a aquesta transacció en el primer punt, creiem que sí, que hem de poder estudiar tots plegats, hi insisteixo, aquestes preocupacions, aquestes millores de la comunicació entre Lloret i Blanes que és evident que manquen. I, per tant, des d'aquest punt de vista, també els plantejem estudiar quines, en línies generals, són aquelles mesures que es puguin aplicar, però sobretot fent èmfasi en el tema del carril bus entre Blanes i Lloret, que creiem que sí, que és aquesta aposta, eh?, en la que coincidim plenament. I, per tant, des d'aquest punt de vista, ja aprofito per demanar el vot diferenciat dels punts 1 i 4, que pel nostre grup parlamentari es podrien votar conjuntament, i els punts 2 i 3.

Pel que fa al tema de la consulta popular, creiem que, en tot cas, cal tenir en compte aquesta situació, però cal analitzar en cadascun..., de quins siguin els municipis i que hi hagi una voluntat també dels municipis d'organitzar aquests consultes populars, cosa que en el present cas no es dona.

Gràcies.

La presidenta

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

Gemma Geis i Carreras

Sí; hola, bon dia, presidenta. Bé, nosaltres, afegir-nos a les consideracions que ha dut a terme el Grup Republicà, i, per tant, també acceptem aquestes transaccions i votarem en el mateix sentit.

Dir que també, no?... , aquesta referència, aquesta confusió en la proposta de resolució. Dir que aquesta participació, que hi va haver aquesta consulta..., també les dades de participació, doncs, no són les que la proposta de resolució hi fa referència. I nosaltres ens abonem, no?, i donem suport a tots els estudis d'impacte i a millorar-ne les condicions; però, quan vostès fan referència a aquests seixanta mil arbres, diguem-ne, afectats, no s'ajusta a les previsions i als estudis que té el departament.

Miri, quan va sortir aquesta proposta de resolució vaig trucar a tres persones diferents, d'àmbits diferents, que havien participat en el procés participatiu i els vaig preguntar, dita aquesta confusió del projecte, què és el que realment els preocupava, no?, explicant una mica la confusió que hi ha a la proposta de resolució. I, bàsicament, la preocupació d'aquestes persones –les tres eren de Blanes– feia referència al santuari del Vilar, a la protecció d'aquest santuari, i no s'oposaven a la necessitat de millorar les comunicacions. Llavors, clar, quan agafem el santuari del Vilar, que és al que a la gent d'allà preocupa, deien: «El santuari del Vilar és un bé d'interès local, i del santuari d'El Vilar no existeix cap informe desfavorable del Departament de Cultura», i sobretot els preocupava que el santuari del Vilar continués estant protegit, perquè és un lloc estimat per la gent de Blanes.

I nosaltres, si agafem la informació –i consta també en els treballs del departament–, el santuari del Vilar es troba situat a nou-cents metres d'on ha de passar la carretera. Però, bé, és que a més a més, si veiem la informació que hi ha del departament, en aquests nou-cents metres hi ha un desnivell i, per tant, entre el lloc on hi ha el santuari del Vilar i la nova carretera hi ha un petit turonet que implica que no és possible la visió de la nova carretera des del Vilar i, per tant, no ha de repercutir ni ha d'afectar, doncs, l'ús, no?, que els blanencs fan d'aquest lloc. I, per tant, crec que aquest és un dels aspectes que la gent que va participar en el procés participatiu –ja

dic que les dades que consten en la proposta de resolució no són les que realment es van produir—..., doncs, crec que hi ha una bona combinació en l'actuació del Govern, diguem-ne, d'impulsar aquesta infraestructura, que la gent no et nega que sigui necessària, amb la preservació dels valors paisatgístics, amb tots els estudis, que nosaltres hi donem suport, amb les esmenes presentades a aquesta proposta de resolució.

Per tant, crec que ens posem d'acord amb acordar, no?, aquestes millores paisatgístiques. Crec que allò que va motivar i que molta gent, doncs, es va mobilitzar en aquest procés de participació, que tant de bo hagués estat molt més actiu per part de la gent que va participar-hi..., crec que el santuari del Vilar no es veurà afectat per aquest projecte i crec que aquesta protecció, no?, aquests estudis ambientals i paisatgístics que nosaltres creiem que sempre són positius..., doncs nosaltres els transaccionem i hi votarem a favor.

La presidenta

Gràcies. Té ara la paraula, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, la diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidenta. Pues, también sobre la C-32 hemos hablado mucho en esta comisión y hemos tenido incluso la oportunidad de preguntarle al *conseller* sobre las dudas que generaba. Está claro que genera dudas en muchos de los grupos aquí presentes.

Para el grupo proponente genera dudas sobre su necesidad, sobre si esta obra es necesaria. Para nosotros también genera dudas, pero sobre su financiación, porque originalmente se planteaba que una parte importante de la obra sería absorbida por la concesionaria a cargo del tráfico inducido y a los acuerdos a que se podía llegar con ella. Pero los años van pasando, ya van dos o tres desde que yo entré en este Parlament, y si pasan dos o tres más, pues no va a quedar tráfico que inducir en el período que queda de la concesión, y creemos que por nada del mundo la concesión debería alargarse a cargo de esta obra.

Esas son nuestras dudas, y por eso nos abstendremos en los dos puntos, los puntos 1 y 4, que hablan sobre llevar esta obra adelante o no.

En cuanto a los puntos 2 y 3 de las propuestas, encaminados a la mejora de la movilidad entre Blanes y Lloret, pues votaremos, como no puede ser de otra forma, a favor.

La presidenta

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

Jordi Terrades i Santacreu

Jo crec que un debat és el debat de com es finançarà aquest desdoblament de la carretera, aquesta nova infraestructura, però això no..., en tot cas, el debat era si això induiria més trànsit o no; en tot cas, el trànsit hi és, eh?

Nosaltres creiem que no hi han motius per aturar el projecte, ho hem manifestat cada vegada que aquest debat ha arribat al Parlament, també en les ciutats per on passarà aquest traçat de la C-32. Creiem que hi ha hagut un nou estudi d'impacte ambiental que resol alguns dels problemes que es plantejaven en el projecte inicial. Estant d'acord en que la prioritat són les inversions ferroviàries, nosaltres som de l'opinió que no podem desatendre tampoc les inversions en infraestructures viàries, perquè la mobilitat en cotxe se seguirà produint; segurament amb vehicles diferents, no?, amb motoritzacions diferents, menys contaminants o gens contaminants, però la mobilitat en cotxe i privada també se seguirà produint, i, per tant, cal també tenir atenció en aquestes infraestructures.

També som de l'opinió que estudiar altres alternatives que millorin la sostenibilitat i l'eficiència del transport, sigui públic o privat, no és un element, eh?, per renun-

ciar al perllongament de la C-32. Això tampoc és incompatible amb la construcció d'un carril bus tal com es planteja; per tant, aquí no hi veiem contradicció.

Per tant, ja els estic anunciant que demanaré votació separada dels punts 2 i 3, eh?, en aquest sentit, de la resta, que són l'1 i el 4.

Respecte a la proposta de sotmetiment a consulta popular que ens plantegen els Comuns, aquesta no seria la primera vegada que es produeix una consulta d'aquestes característiques en l'entorn. Tots en sabem els resultats i, sobretot, tots en sabem la participació, els percentatges de participació que es van produir. Aquest és un tema que també s'ha debatut a bastament en les darreres eleccions municipals del 2015 entre tots els grups polítics que es van presentar en aquestes eleccions, tant als parlaments –perquè sempre se'ns pregunta– com en els municipis respectius, fins i tot s'ha debatut en alguns plens, i tots també som conscients de quines són les majories i minories que s'han produït en aquests plens.

Per tant, nosaltres no podem donar suport ni al punt 1 ni al punt 4; sí que ho farem al punt 2 i al punt 3, amb les esmenes que a més a més s'hi han incorporat.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula ara la diputada Natàlia Sánchez, en nom del Grup Parlamentari CUP - Crida Constituent.

Natàlia Sánchez Dipp

Hola, bon dia. Ja s'ha dit, hem parlat en diferents ocasions, en l'anterior legislatura també, sobre aquesta qüestió. Nosaltres el que farem és donar suport a la gent que ha manifestat un clar missatge, que és «autopista no, alternatives sí», per les qüestions que ja s'han dit.

Quedo també una mica parada per..., com ho diré?–, per com la participació i la necessitat de donar veu i, per tant, de vincular els clams populars que hi poden haver en un territori, com es prenen una mica a la lleugera per part d'alguns grups parlamentaris, no? I ens preocupa aquesta realitat. La gent de Blanes i Lloret ho ha dit molt clarament: que volen alternatives. No neguen el problema que hi ha, sinó que volen alternatives, com el possible desdoblament de la carretera GI-682 entre Lloret i Blanes, una solució real al problema actual.

Nosaltres donarem suport a la totalitat d'aquesta proposta de resolució. El que també tenim clar és que, si aquest projecte tira endavant, el que hi haurà és una posició molt clara de la gent del territori en contra d'aquesta infraestructura que té un alt impacte ambiental i territorial sobre el patrimoni cultural i paisatgístic. Per tant, potser serà més interessant tenir aquest debat popular i que es resolgui directament amb el territori que no pas en aquesta comissió, que segurament parlem massa allunyats de la realitat i els interessos de la gent que viu en aquests municipis.

La presidenta

Té la paraula, per posicionar-se sobre les esmenes, el diputat Cid, del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem.

David Cid Colomer

Bé, com dèiem, no podem acceptar la primera esmena. Jo vull recordar que aquest és un dels projectes que situa SOS Costa Brava com un dels elements més agressius per la situació de la Costa Brava; vull dir que nosaltres no ens inventem res. Les xifres a què es feia referència, dels seixanta mil arbres, són de les entitats ambientalistes i les mateixes entitats ecologistes, i en aquest cas també de SOS Costa Brava.

I, no ho sé, també els hi dic: es feia referència ara..., em resulta xocant veure la coincidència de certs grups negant consultes populars sobre projectes, i més en el context actual en el qual ens trobem; em sembla relativament xocant escoltar en aquest cas Esquerra Republicana i Junts per Catalunya dient que per discutir un pro-

jecte sobre el territori no calen consultes populars. No ho sé, és absolutament..., jo diria, sorprenent.

La presidenta

Gràcies.

Si ho hem entès bé, votaríem el punt 1 i el punt 4, que es poden votar conjuntament, que seria el text original, i el punt 2 i el punt 3, que és la transacció i l'esmena. Sí? *(Pausa.)* D'acord. Doncs faríem això.

Passem a votació el punt 1 i el punt 4.

Vots favorables?

Dos vots, del Grup Parlamentari Catalunya en Comú Podem i del Subgrup Parlamentari CUP - Crida Constituent.

Vots contraris?

Dotze vots contraris, dels grups parlamentaris Junts per Catalunya, Republicà i Socialistes i Units per Avançar.

I abstencions?

Sis, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Per tant, queden rebutjats aquests dos punts.

Votaríem ara els punts número 2 i 3.

Vots favorables?

Per unanimitat.

Proposta de resolució sobre l'aturada del Pla director urbanístic Gran Via - Llobregat

250-00400/12

Molt bé. Doncs passariem a la discussió del punt número 8, la Proposta de resolució sobre l'aturada del Pla director urbanístic Gran Via – Llobregat. Presentada pel Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem, té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, saben els diputats i diputades que el Pla director urbanístic de Gran Via - Llobregat ha generat, jo diria, molt debat, molta mobilització i molta polèmica en l'àmbit territorial en el qual es presenta. Jo crec que, a més a més, és una prova de les limitacions que té de gestió, diria, participativa democràtica del que són els plans directors urbanístics i que, a més a més, si acaba passant el mateix que ha passat en aquest cas a l'Ajuntament de l'Hospitalet, la majoria del Parlament està en contra de tal com s'està plantejant en aquests moments el Pla director urbanístic de l'Hospitalet.

Estem parlant d'un pla no menor, estem parlant que afecta pràcticament cent cinc hectàrees de sòl, amb un sostre de més de 600.000 metres quadrats i que, a més a més, nosaltres entenem que genera tot un seguit d'impactes tant a nivell de mobilitat com ambientals i urbanístics, que no ens fan que nosaltres hi puguem tindre una posició, en aquest cas, favorable.

Nosaltres entenem que, a més a més, aquest ha de ser un debat no estrictament d'un PDU de l'Hospitalet, sinó que hauria de ser un debat realment metropolitana, no?, pel que estem situant en aquests moments damunt de la taula, i que a més a més, bé, per l'aposta que es fa de construcció d'oficines, comerços i hotels, no sembla que sigui el projecte més adient pel que fa en aquests moments..., a nivell del territori.

A més a més, és un projecte que pren en aquest cas el nom del riu Llobregat, quan és un projecte que, en definitiva, el que fa és tancar, jo diria, fins i tot l'Hospitalet respecte a la seva, no?, doncs, proximitat amb el riu Llobregat. I jo vull destacar especialment també l'impacte o la transformació del que es vol fer amb Can Trabal, que és un espai agrícola, que a més a més és el darrer espai agrícola, jo diria, de la ciutat de l'Hospitalet i que nosaltres també entenem que és un espai a preservar si

volem tindre també, en aquest cas, una àrea metropolitana amb diferents usos i no basada en el monocultiu urbanístic, evidentment, de sector serveis i, a més a més, també amb uns, com deia abans, impactes ambientals molt grans, no?

Per tant, nosaltres el que plantejem és, en primer lloc, aturar cautelament el projecte del PDU Gran Via. En aquest cas, nosaltres entenem que cal més consens polític, i també social, eh? Com feia referència, crec que a més a més és un projecte que no compta amb el suport de la majoria al Parlament de Catalunya, que a més a més fins i tot no compta amb el suport, en aquest cas, de totes les forces de govern, i que expressa aquesta limitació que deia jo a la gestió democràtica i del control parlamentari sobre el PDU de Gran Via - Hospitalet.

Nosaltres entenem que cal reformular-lo, que cal reconsiderar-lo, que cal a més a més coordinar els treballs a nivell de l'àrea metropolitana. No és només un projecte que afecti la ciutat d'Hospitalet, sinó que, pel seu volum i el seu impacte, té una incidència cabdal, en aquest cas, en el conjunt de l'àrea metropolitana.

Nosaltres creiem que, a més a més, cal incorporar altres alternatives d'ordenació, especialment de les zones no situades entre la plaça Europa i l'aeroport.

I finalment en el que insistia, eh?: nosaltres creiem que cal una proposta d'ordenació de l'espai agrícola de Can Trabal que garanteixi la preservació d'aquest espai i que serveixi realment, en aquest cas, d'una porta tant cap al riu com, en tot cas, també entre la ciutat i Collserola.

Per tant, nosaltres, dir que..., bé, després ja em referiré a les esmenes, però agrair també la disposició, en aquest cas, del grup d'Esquerra Republicana per negociar esmenes i transaccions.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades té la paraula, pel Grup Republicà, el diputat Jordi Albert.

Jordi Albert i Caballero

Sí; moltes gràcies, presidenta. Bé, estem, en efecte, en un episodi més de la qüestió del PDU del Gran Via - Llobregat. Tornarem a recordar el que ja hem fet en diferents ocasions: que Cal Trabal és la darrera zona agrícola de l'Hospitalet, que Cal Trabal en el seu espai recull el 80 per cent de la fauna i flora que tenim a l'Hospitalet i que, a més, té una especial importància com a zona IBA, de relació de les aus amb el delta del Llobregat. Cal Trabal és molt més que un projecte urbanístic, Cal Trabal és patrimoni de la ciutat d'Hospitalet i de la seva gent. I, per tant, doncs aquest PDU no té la consideració adequada respecte a aquest espai de vital importància per a la ciutat de l'Hospitalet i, per extensió, també de tot l'àmbit de la zona delta i metropolitana.

És en aquest sentit que la nostra proposta respecte a Cal Trabal va en la línia de preservar-lo, i també de dignificar-lo com a darrera zona agrícola. Però també, per tal de preservar-lo i dignificar-lo, cal incorporar-lo en el Parc Agrari del Baix Llobregat, cal preservar-lo amb aquesta incorporació en el parc agrari.

Des del grup municipal d'Esquerra Republicana a l'Hospitalet, junt amb la CUP, s'ha arribat fins i tot a presentar un contenció per assolir aquest objectiu. I, de fet, aquest PDU no té el consens polític ni social adequat. Recordem que és un 8 per cent del territori de l'Hospitalet –un 8 per cent–, i només hi ha dos grups polítics que li donen suport; tota la resta no hi estan gens d'acord. Però no només això: també la mobilització veïnal, com és la Federació d'Associacions de Veïns de l'Hospitalet o la plataforma No més Blocs, han manifestat en reiterades ocasions l'oposició a l'actual projecte.

En efecte, és un projecte que no ens agrada; però, tot i així, reconeixem que té alguns elements d'importància, com és el soterrament de la Gran Via, o també la necessitat de potenciar tot el sector biomèdic. Per tant, no és que el projecte al cent

per cent vaig errat. El que passa és que el projecte no ho ha enfocat adequadament. I nosaltres això ho tenim molt clar.

I, per tant, vam presentar unes esmenes en la proposta de resolució que finalment han acabat amb una transacció, que agraiem al diputat Cid la voluntat d'arribar a aquesta transacció.

I donarem suport a tota la resta, perquè cal una reflexió profunda i molt atenta sobre el Pla director urbanístic de Gran Via - Llobregat. Però no només això, sinó que cal una reflexió molt profunda i molt atenta sobre tots els plans que s'estan elaborant respecte a l'àmbit metropolità. Perquè, en efecte, la necessitat d'un gran pla metropolità que vegi, en tot el seu conjunt, l'àrea metropolitana i que interrelacioni els diferents espais és imprescindible.

I, per últim, una última proposta que nosaltres creiem que seria adient i adequat incorporar, que és que hi hagi un parc urbà que connecti el parc de Bellvitge, junt amb Cal Trabal, junt amb el delta del Llobregat, i que faci una gran interconnexió que faciliti, doncs, una harmonia entre l'àmbit de Cal Trabal, i també el delta del Llobregat.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. Té la paraula ara, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, el diputat Sergio Sanz.

Sergio Sanz Jiménez

Gràcies, presidenta. En la anterior legislatura, en fecha de 23 de marzo de 2017, se debatió una propuesta de Ciutadans en la que solicitábamos condicionar la ejecución del plan urbanístico a la obtención de un consenso social y político sobre el mismo. Dijimos que el plan urbanístico está redactado bajo la misma cultura del pelotazo de siempre, en el que la transformación de la ciudad se vincula a la burbuja en los precios, un modelo que condiciona la transformación y la renovación urbana a fases de expansión especulativa, mientras, por otro lado, hay lugares con edificaciones industriales u oficinas industrializadas.

Después de que presentásemos nuestra propuesta respecto al PDU de Gran Via - Llobregat, se aprobó una resolución que se indica en la exposición de motivos de la propuesta que hace el diputado Cid; una resolución que fue apoyada por Ciutadans y que seguimos apoyando. ¿Se ha dado algún paso en el sentido que proponía la resolución en todo este tiempo? No, no se ha hecho absolutamente nada. No parece que el Gobierno haya atendido a lo manifestado en este Parlament, ni por parte del ayuntamiento ni por parte del Gobierno de la Generalitat.

Sin embargo, lo que hemos visto es una imagen, en septiembre, una reunión entre Elsa Artadi y Núria Marín, alcaldesa de Hospitalet, en la que alabaron mutuamente sus respectivos gobiernos, una imagen que parecía una reverberación de la «sociovergencia». Además alababan sus respectivos gobiernos en no haber hecho absolutamente nada respecto a lo que se solicitó en cuanto al plan urbanístico.

Se ha dicho que el Plan director urbanístico de Gran Via - Llobregat afecta al 8 por ciento del término municipal de Hospitalet, y nos genera dudas en cuanto a su viabilidad económica, en cuanto a cómo afecta la movilidad, cómo afecta la sostenibilidad ambiental y, por último, también en lo referido a la conservación del patrimonio natural y arquitectónico.

Por eso vamos a apoyar esta propuesta de resolución, porque compartimos la necesidad de que el Plan director urbanístico reúna el consenso social y político que actualmente no tiene. Y es que, habiendo pasado dos años desde la última vez que abordamos esta cuestión en el Parlament, ya debería reunirlos. Pero parece que tanto el PSC como el partido del 3 por ciento y de nombre cambiante prefieren imponer, pasando el rodillo, un proyecto que no reúne el consenso. Un consenso

que nos parece imprescindible y que sobre todo sería beneficioso para el conjunto de los ciudadanos.

Muchas gracias.

La presidenta

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

Jordi Terrades i Santacreu

Com es pot suposar, el meu grup parlamentari no donarà suport a aquesta proposta de resolució (*remor de veus*), i ho argumentaré. A més, nosaltres som capaços de..., perquè el diputat Sergio Sanz criticava, allò, que si la consellera de Presidència i l'alcalde de l'Hospitalet s'havien reunit... Miri, dona la casualitat de que alguns tenim capacitat de parlar transversalment amb altres forces polítiques, cosa que a altres, vist lo vist, se'ls complica una mica, no?

Però, dit això i tornant, anant a la proposta de resolució que ens ocupa, el Pla territorial metropolità de Barcelona, que els vull recordar que es va aprovar definitivament l'abril de l'any 2010, reconeix en diversos àmbits la necessitat, per tenir aquesta visió més del conjunt del territori..., la formulació i la delimitació de com es van fer plans directors urbanístics en l'àmbit de la regió metropolitana, també en l'àmbit més concret de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

És cert que la situació dels terrenys que conformen aquest Pla director urbanístic està en una posició estratègica, que podríem denominar com a porta..., és la porta d'entrada a una gran ciutat metropolitana, no?: l'Hospitalet, Barcelona, entre l'aeroport, el port, la Zona Franca, Mercabarna, eh?... Per tant, és veritat que aquest àmbit té un alt grau de representativitat pel que fa a la visibilitat i accessibilitat dins del territori metropolità.

I, per tant, des d'aquesta visió supramunicipal, el fet de que el Govern de la Generalitat, en aquest cas la conselleria de Territori, hagi impulsat el pla i hagi coordinat els treballs li dona aquesta, des del nostre punt de vista, visió supramunicipal i aquesta garantia de visió supramunicipal, malgrat que el territori es concentra, no entre diversos municipis, sinó en el municipi de l'Hospitalet de Llobregat.

Els vull també... –ho deuen saber tots vostès, no?–, hi han hagut dues aprovacions inicials d'aquest Pla director urbanístic: una, l'any 2015; una altra, l'any 2016. No sempre es produeixen dues aprovacions inicials del planejament, eh?; en aquest cas n'hi han hagut dues, justament per intentar conciliar tots els interessos, per intentar recollir totes les alegacions que es van presentar. Però és que el Pla director urbanístic que avui es diu que cautelament, doncs, no avanci, és que es va aprovar definitivament el 27 de març de l'any 2017!

A vegades, alguns dels grups que avui donaran suport a aquesta proposta de resolució i que, per tant, probablement faran que guanyi, en altres debats similars he escoltat que, quan un tema estava aprovat definitivament, doncs a ells se'ls fa molt difícil donar-hi suport, perquè, clar, ja hi han actes administratius fermes, eh? Dies enrere, no fa gaire dies, en vam discutir un, també, de bastant més calat que el que avui estem debatent.

Dit això, jo crec que en la conformació del pla director –i acabo aquí, presidenta– s'han tingut en compte, des de la visió del meu grup parlamentari –que pot estar equivocada, no?, però crec sincerament el que els dic–, ha incorporat no només estudis socioeconòmics que fan viable aquest pla, sinó també estudis ambientals que ens permeten defensar, doncs, la necessitat i la bondat d'aquest Pla director urbanístic.

La presidenta

Gràcies. En nom del Subgrup Parlamentari CUP - Crida Constituent, té la paraula la diputada Natàlia Sánchez.

Natàlia Sànchez Dipp

Bé, en aquest cas, una vegada més, el que hem vist en tot aquest procediment és que les administracions treballen d'esquena als veïns i a les veïnes, i per això també hi ha hagut una resposta veïnal molt clara en contra.

Nosaltres..., ja s'ha dit, tenir en compte les necessitats reals del barri de Bellvitge i la resta de l'Hospitalet, aportant solucions a problemes importants, com és l'elevadíssima densitat de població del municipi, la manca d'espais verds i espais comuns a la connexió de la ciutat amb la resta del corredor ambiental del Llobregat.

Nosaltres donarem suport a aquesta proposta de resolució per totes les qüestions que s'han dit: la necessitat o la importància de l'espai de Can Trabal com a darrer reducte de l'última zona de producció agrícola de l'Hospitalet, amb un significat caràcter patrimonial i ambiental, que no es discuteix majoritàriament però que cal preservar i completar i incorporar en el nou projecte metropolità, no pas com un parc urbà artificial o artificios, sinó com un territori cabdal, connectat amb el Parc Agrari del Baix Llobregat, respectant la seva essència i particularitats, a banda de les especificitats amb relació a una zona reservada o de caràcter prioritari per a la fauna ornitològica, catalogada com a IBA.

Bé, en definitiva, que creiem que s'ha treballat d'esquena als veïns i veïnes, que cal un consens molt més ampli, i, per tant, algunes de les propostes..., bé, donarem suport a totes les propostes, però el que és imprescindible és, primer, escoltar quines són les demandes del territori.

La presidenta

Gràcies. En nom del Subgrup Parlamentari del Partit Popular, té la paraula la diputada Esperança García.

Esperanza García González

Bé; gràcies, presidenta. Bé, nosaltres votarem a favor d'aquesta proposta de millora del transport públic i d'activitats... (*Veus de fons.*) Ah, no és aquesta? (*Veus de fons.*) Perdonin –perdonin–, és que això de portar-ne dues alhora és molt complicat.

La presidenta

Estem a la proposta de resolució número 9, la del Pla director urbanístic de Gran Via.

Esperanza García González

Ah, perfecte –perfecte. Doncs votarem a favor d'aquesta també.
Gràcies, i perdonin.

La presidenta

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

Gemma Geis i Carreras

Bé; gràcies. Nosaltres també ens posicionem a favor d'aquest Pla director urbanístic. Com ha esmentat el diputat Terrades, aquest Pla director urbanístic es va aprovar el 27 de març del 2017. Qualsevol pla director urbanístic, doncs, en la seva tramitació, que és garantista, perquè estableix molts tràmits preceptius, en els quals hi han informes socioeconòmics, informes ambientals...

Ens hem llegit la proposta de resolució, i, per exemple, no entrarem a debatre cada un dels aspectes, però quan fan referència a la planificació urbanística i l'oportunitat d'aquest Pla director urbanístic –que també sempre hi ha una compaginació de les competències municipals de caràcter supramunicipal, que és quelcom que sempre ens ha faltat en la planificació d'aquest país–, doncs, fa compatible la funció urbana de la Gran Via i es potencia com a eix estratègic. Es prioritza la localització d'activitat econòmica sobre el teixit residencial des d'un punt de vista supramunicipal. En el pla metropolità, els terrenys com a territori objecte de transformació d'interès metropolità dins del que es considera una àrea especia-

litzada d'equipaments, doncs, també estan previstos. Quan vostès fan referència a la proposta d'incorporar estudis socioeconòmics ambientals..., doncs aquests hi són, d'acord amb el text refós de la Llei d'urbanisme. Quant a l'oportunitat també d'aquest Pla director urbanístic, doncs entenem que completa la ciutat, consolida el parc de Cal Trabal i defineix un pol d'activitat econòmica.

I també quan fan referència al procés participatiu –que jo abans, quan he citat l'anterior proposta de resolució, he dit textualment que ens hagués agradat que hi hagués hagut més participació, per tant quan dius que t'agrada que hi hagi més participació és que estàs a favor de la participació, i més en processos urbanístics, en aquest cas–, que també està en el procés participatiu, en el punt f, doncs també posar de manifest que s'han dut a terme tots els tràmits d'informació i participació pública que s'estableixen a la Llei d'urbanisme i que són de caràcter preceptiu i que és importantíssim que hi siguin; que, a més a més, s'han celebrat sessions plenàries en els consells de districte en diferents dates; que, a més a més, s'han celebrat reunions informatives i explicatives del Pla director urbanístic; que, a més a més, s'han dut a terme sessions en diferents plataformes, que òbviament poden tenir legítimament un punt de vista diferent i que és important aquest punt de vista diferent en l'actuació urbanística, perquè et permet escoltar, corregir, redefinir el projecte. I, per tant, hi podem estar d'acord o no, però aquest procés participatiu s'ha dut a terme.

I, en qualsevol cas, recordar també el que deia el diputat Terrades: que aquest Pla director urbanístic està aprovat. Per tant, nosaltres hi donarem suport.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se sobre les esmenes, el diputat David Cid, de Catalunya en Comú Podem.

David Cid Colomer

Bé, si es vol realment un procés participatiu, no cal deixar-lo en mans de la societat civil, sinó que es pot organitzar en aquest cas per part de l'Administració una consulta popular directa.

Jo tinc la sensació que a vegades vivim en realitats paral·leles quan parlem de determinats projectes, perquè que es digui en aquest cas que el PDU de Gran Via - Hospitalet, doncs, protegeix Can Trabal, bé, a mi és que em resulta, jo diria, pràcticament xocant, perquè el que fa és arrasar Can Trabal i acabar amb la darrera zona agrícola en aquest cas de l'Hospitalet.

Jo vull fer evident el que deia al principi: que són els límits democràtics de funcionament en el planejament urbanístic que suposen els plans directors urbanístics. Perquè avui aquest Parlament de Catalunya –perquè és el que fem en aquesta comissió– rebutjarà, jo diria per una àmplia majoria, aquest Pla director urbanístic, fins i tot, a més a més, que no compta amb el suport com a mínim de la meitat del Govern, i, per tant, no deixa de ser, des del meu punt de vista, també sorprenent que es posi en marxa en aquest cas amb una aliança «sociovergent» i es doni continuïtat a un pla director urbanístic amb una aliança entre el PSC i Convergència...

La presidenta

Diputat...

David Cid Colomer

...d'un pla urbanístic que no compta amb el suport de la majoria del Parlament...

La presidenta

Diputat...

David Cid Colomer

...i que crec que aquest Parlament hauria de tindre molt...

La presidenta

Perdó, eh? No és ben bé un segon torn. Jo, ja sap que jo soc molt lliberal, però també tinc un límit.

(Rialles.)

David Cid Colomer

En aquest cas, un liberalisme ben entès.

(Rialles.)

La presidenta

Molt bé. Doncs passariem a la votació i només ens queda un dubte. Hi han dos esmenes presentades, d'addició, un punt *e* i un punt *g*. El punt *g* ha estat transaccionat i el punt *e*...

David Cid Colomer

Teníem l'esmena al punt *e* i transacció de...

La presidenta

Per tant, votariem tota la proposta de resolució sencera, amb l'addició d'aquests dos punts; d'acord? *(Pausa.)* Molt bé.

Doncs vots favorables a la proposta de resolució?

Doncs 10, 16, 17, 18..., 18 vots favorables, del Grup Parlamentari Junts per Catalunya, Grup Republicà... *(Remor de veus.)* Ai, no, perdó: Grup Republicà, Ciutadans, Catalunya en Comú Podem i el Subgrup Parlamentari de la CUP.

Vots contraris?

Són 5 i 2, 7, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya i del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. *(Veus de fons.)* Són 15, ells, sí, que m'he descomptat, però el secretari ho ha pres bé. És que m'ha despistat el...

Abstencions?

No n'hi ha cap.

Proposta de resolució sobre el millorament del servei de transport públic a Vallirana

250-00424/12

Molt bé. Doncs passarem a la següent proposta de resolució, que és sobre el millorament del servei del transport públic a Vallirana, que està 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. Saludar l'alcaldeessa de Vallirana, que ens acompanya en aquest tram final de la comissió. Avui en aquesta comissió hem parlat de transport públic, de contaminació, de qualitat de l'aire, i ara planem amb una proposta concreta en la definició de que el transport públic és un dret fonamental, no?, per garantir la mobilitat dels veïns i veïnes del conjunt de municipis i ciutats de Catalunya, però també en aquest cas de Vallirana; Vallirana, que forma part de la comarca del Baix, però que té unes característiques especials que després m'hi referiré, no?, i de l'aposta que la ciutat com a tal està fent en la prioritització del transport públic, probablement per les mateixes característiques del municipi: és un municipi amb vint-i-dos barris, amb vint-i-quatre quilòmetres quadrats de terme municipal, amb cent deu quilòmetres de carrers, sense cap estació de tren, eh?, i, per tant, amb una necessitat d'abordar el transport públic a favor dels seus veïns i veïnes, justament per disminuir la mobilitat privada, i perquè és una necessitat d'accés als serveis hospitalaris, d'accés a les zones industrials, d'accés a la universitat, d'accés en conjunt a aquesta

ciutat real de què abans parlàvem, en l'anterior proposta de resolució, que és la ciutat metropolitana, si se'm permet l'expressió.

Quin és el problema de Vallirana o un dels problemes de Vallirana? Doncs que no forma part de l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Probablement ens haurem de començar a plantejar si algunes d'aquestes ciutats que estan a tocar del que és el límit de l'àrea metropolitana s'hi hauran d'incorporar o no i, per tant, haurem de modificar la llei que regula l'àrea metropolitana; però aquest és un altre debat. Ja els avanço que nosaltres creiem que Vallirana s'hauria d'incorporar a l'àrea metropolitana.

Miri, hem vist amb satisfacció que el Govern o l'Autoritat del Transport Metropolità i l'àrea metropolitana han arribat a un acord no fa gaires setmanes al voltant de la integració dintre de la zona 1 tarifària de tots els municipis de l'àrea metropolitana, els que estaven a la zona 2. Doncs miri, Vallirana està rodejat de municipis que abans estaven a la zona 2 i que ara estan inclosos a la zona 1, i, en canvi, Vallirana, que tot el seu transport és en bus, segueix estant a la zona 2. Avui també n'hem parlat, eh?, de zones tarifàries... I a mi em consta que estarien encantats de fer les aportacions que fan la resta de municipis per poder-se integrar en aquesta zona tarifària. Perquè l'ajuntament, degut a aquestes característiques que els he parlat..., una de les seves inversions socials prioritàries és fomentar el transport públic, eh? Tant és així que jo crec que ha estat el primer municipi de Catalunya en incorporar –i, per tant, amb la seva corresponent inversió pressupostària– el que ara altres ja estan començant a fer i que han presentat amb gran novetat, que és implementar el bus a demanda, eh?

Bé, per tant, el que plantegem en aquesta proposta de resolució no és altra cosa que la necessitat de millorar les condicions ja no només de transport intern, sinó de crear noves línies interurbanes de bus que facilitin la connexió amb diferents comarques, sobretot amb el Baix Llobregat, Vallès i Penedès, i Barcelona, per donar prioritat als enllaços que jo els plantejava en algun moment de la meua intervenció, sobretot a les zones industrials, a les universitats, als centres mèdics, atenent que l'única possibilitat que en aquests moments hi ha de transport públic en aquesta ciutat del Baix Llobregat és el bus.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades, en nom del Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Jordi Albert.

Jordi Albert i Caballero

Sí; gràcies, presidenta. A veure, sobre aquesta qüestió, Vallirana és cert que no està dins de l'àrea metropolitana i és una d'aquestes anomalies bastant clares, eh?, de que no hi sigui. El que passa, que jo emplaçaria al senyor Terrades que parlés amb el senyor Balmón i es possessin d'acord, perquè uns diuen una cosa i altres en diuen unes altres. Per tant, em sembla que aquesta no és una qüestió que, tot i que nosaltres com a Esquerra hi estaríem d'acord..., que es pugui emplaçar a que hi ha qui no vol que estigui Vallirana a l'àrea metropolitana, perquè essencialment el primer gran obstacle el tenen dins de l'àrea metropolitana el mateix Grup Socialistes que ara mateix ho estava demanant.

Però, a més, hi ha una altra qüestió respecte a un missatge que es va donant reiteradament i que no és del tot cert, que és que els municipis de l'àrea metropolitana que formaven part de la zona 2 ara són zona 1; això no és cert. Hi ha una tarifa metropolitana, que els trenta-sis municipis tenen o comparteixen tarifàriament una mateixa zona, però es mantenen com a zona 2. Per tant, la relació amb aquests municipis que no són àrea metropolitana continua sent exactament la mateixa. Jo soc de Sant Andreu de la Barca; la nostra relació tarifària amb Martorell continua sent exactament la mateixa, tot i aquest canvi. Per què? Perquè és una tarifa metropolitana, no és pas un canvi de zona, i això també és important deixar-ho clar.

I, respecte a la proposta de resolució, nosaltres hem presentat diverses esmenes, en la línia de que som conscients de la problemàtica. És una problemàtica de dispersió i que al final hi ha moltes urbanitzacions, que cal que aquestes urbanitzacions també tinguin una relació més o menys estable amb el nucli urbà i que, a més, ajudin a que des del mateix nucli urbà puguin desplaçar-se tant cap a l'àmbit de Barcelona com cap a l'àmbit geogràfic de Vilafranca del Penedès, on Vallirana té una gran relació també amb la capital en aquest cas del Penedès.

Per tant, aquesta és una de les problemàtiques importants que entenem que s'ha de resoldre. Per això posàvem sobre la taula esmenes en la línia d'estudiar. El que passa, que per poder-ho estudiar el que se'ns demana ja directament amb aquesta proposta de resolució és que ja hi hagi compromisos pressupostaris perquè això sigui una realitat. I aquí és on no estem del tot d'acord, perquè hem de posar sobre la taula les possibilitats i analitzar-ho en el marc de tot el mapa, perquè no és només Vallirana: hi ha altres municipis fora de l'àrea metropolitana i que també formen part de les muntanyes de l'Ordal que tenen problemàtiques molt similars. Per tant, no és una qüestió única del municipi de Vallirana, sinó que afecta d'altres municipis del seu voltant i del seu entorn que tampoc formen part de l'àrea metropolitana.

Però, a més, també un altre element que a nosaltres ens sobta..., perquè és un document que hem estat demanant i que fins ara ningú ens ha pogut aportar, que és el que fa referència a l'apartat sisè, el punt sisè de la proposta de la resolució, que fa referència a un pla de mobilitat del polígon industrial proposat pels sindicats. Nosaltres som plenament conscients, perquè també ens hi hem reunit, de que en el marc del Consell Comarcal del Baix Llobregat, a proposta dels sindicats, s'està treballant un pla de mobilitat específic per a polígons industrials, i també de readequació d'aquests polígons industrials. Però és en el marc conjunt de la comarca i és en el marc conjunt també de l'àmbit metropolità, perquè ho volen fer extensiu a d'altres territoris. Per tant, hauríem d'analitzar aquest pla, que ara està en una fase més que incipient i que, per tant, ha d'incorporar elements de col·laboració interdepartamental i de col·laboració administrativa, i també dels agents socials que interactuen en aquests polígons industrials, per focalitzar-lo adequadament.

Per tant, considerem que aquesta proposta de resolució té diferents punts que no són del tot adequats i no li podem donar suport en tota la seva extensió. Amb tot, en el punt 2 i el punt 5 ja els avanço que votarem a favor i ens abstindrem en el punt 3 i el punt 4, perquè estem d'acord amb la problemàtica, però també som plenament conscients de que no és una problemàtica únicament i singular del municipi de Vallirana.

La presidenta

Gràcies. També per a la defensa de les esmenes, en nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Josep Maria Forné.

Josep Maria Forné i Febrer

Gràcies, presidenta. També benvinguts, alcaldessa i equip de Vallirana. Són dos debats: un és el debat de si s'ha d'incorporar o no –i aquest no és el que toca, perquè no està en la proposta de resolució– en l'àrea metropolitana, i l'altre és el que es proposa pròpiament en la proposta de resolució.

El diputat Terrades ha descrit molt bé tot el que seria la complexitat, diguéssim, urbanística de Vallirana i de comunicació dels diferents àmbits urbanístics de Vallirana, amb tota aquesta complexitat, la necessitat d'un transport públic que doni garanties de mobilitat a tota la ciutadania, sigui quina sigui la seva posició.

La proposta de resolució té dos diferències. El primer i l'últim punt fan apel·lació econòmica i demanen un compromís econòmic al qual no podem donar suport, perquè a més a més no determina quins són ben bé els diferents actors que han d'aver-hi en aquest compromís, mentre que la resta de punts són de donar suport a les diferents problemàtiques que hi han en aquest transport que s'ha descrit.

En aquests altres punts, el 2, 3, 4 i 5, que són aquest donar suport, nosaltres facilitarem la seva aprovació donant vot favorable al punt 2 i al punt 5, i ens abstindrem en els punts 3 i 4 pel mateix que acaba d'exposar ara el diputat Jordi Albert: que una cosa és el diagnòstic i una altra cosa és la solució, a la qual li donarem suport.

Per tant, aquest serà el nostre vot, i demanarem com a mínim vots separats: en el nostre cas, els punts 1 i 6 podrien anar junts, els punts 2 i 5 podrien anar junts i els punts 3 i 4 també podrien anar junts. Per tant, tres votacions, demanaríem, separades.

La presidenta

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

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidenta. Bueno, efectivamente, en municipios extensos y dispersos, la gestión del transporte público es muy compleja. Es difícil encontrar el equilibrio entre un sistema eficiente, que dé servicio a toda la ciudadanía y con una frecuencia o atendiendo a unas necesidades de movilidad, sin llegar a estar moviendo autobuses vacíos, que es lo que muchas veces ocurriría si queremos dar las frecuencias adecuadas. Hay que buscar soluciones específicas e ingeniosas, como los servicios a demanda, que ya se han implantado con éxito, o a veces taxis compartidos. Y en muchos municipios, pues todavía cuesta llegar a toda la población o poder atender todas las necesidades de la ciudadanía, para que contemplen el transporte público como una herramienta útil para su movilidad. Daremos, por tanto, apoyo a los puntos que van del 2 al 5, que hablan de dar apoyo precisamente al estudio de nuevas opciones.

Y en cuanto a los puntos que hablan directamente que la Generalitat financie, pues eso, directamente el transporte público de Vallirana, nos abstendremos. No es que estemos en contra de que el Govern de la Generalitat participe, pero creemos que si es así, pues no debe ser mediante la decisión de pago directo del transporte público de su municipio, sino mediante los acuerdos o convenios que sean necesarios, como ya se ha hecho para otros municipios, a veces también con contraprestaciones, como se ha hablado aquí en el caso de la incorporación a la tarifa de la zona 1 para los municipios del área metropolitana.

Así que votaciones separadas de los puntos 1 y 6, y el resto nosotros los podemos votar conjuntamente.

La presidenta

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

David Cid Colomer

Per expressar el nostre sentit de vot favorable a la proposta de resolució.

La presidenta

Gràcies. En nom del Subgrup Parlamentari de la CUP - Crida Constituent, té la paraula la diputada Natàlia Sànchez.

Natàlia Sànchez Dipp

Bé, nosaltres també donarem suport a bona part de la proposta de resolució. Ens agradaria votació separada dels punts 5 i 6, si us plau.

La presidenta

Gràcies. En nom del Subgrup Parlamentari del Partit Popular, té la paraula la diputada... –perdó–, Esperanza García –ara.

Esperanza García González

Bé; gràcies, presidenta. Ara sí, amb relació a aquesta Proposta sobre la millora del transport públic a Vallirana, el nostre subgrup hi votarà a favor, entre altres coses perquè, al marge de quina sigui la situació en el futur de la incorporació a la zona 1 d'AMB, en qualsevol cas, doncs, les ciutats que estan just a l'àrea metropolitana i que tenen una baixa densitat poblacional..., no ha d'afeblir els drets d'igualtat d'oportunitats als ciutadans que visquin allà.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se sobre les esmenes, el diputat Terrades, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar...

Jordi Terrades i Santacreu

Sí... Al final, ja ho saben els grups esmenants, que no els hem pogut acceptar les esmenes per tres o quatre raons.

En aquests moments, ara per ara, la inversió de la Generalitat en transport o en subvenció al transport és zero, eh?, i, per tant, segueixen vostès defensant que l'aportació sigui zero, perquè quan vostès proposen estudiar..., a vegades no conjuguen bé el verb, i l'«estudiar» s'acaba transformant en «aturar». (*Rialles.*) L'exemple més clar, que també afecta el municipi de Vallirana..., parc de bombers, eh? També algú va acceptar «estudiar», i ens trobem que al cap dels mesos aquest «estudiar» és «aturar». Per tant, no els podem acceptar aquestes filigranes d'«estudiar».

I, per cert, no hi ha cap municipi de les muntanyes de l'Ordal que no estigui en aquests moments a la zona 1 o, digui'n com vulgui, allò, pagant com a zona 1. (*Veus de fons.*)

I, definitivament, els sindicats –i vostès ho saben perfectament– estan demanant aquest pla de mobilitat a les zones industrials.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies.

Si els sembla, passem a la votació, i lo que faríem seria votar els punts per separat, perquè, com que tothom ha anat demanant punts... Són sis punts; per tant, si ho fem relativament ràpid, podem fer tots els punts separats.

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

Vots favorables?

Cinc vots, del Grup Parlamentari Socialistes, Catalunya en Comú Podem i dels dos subgrups parlamentaris.

Vots contraris?

Deu, del Grup Parlamentari Junts per Catalunya i del Grup Parlamentari Republicà.

Abstencions?

Sis, del Grup Parlamentari de Ciutadans.

Per tant, aquest punt queda rebutjat.

Passàriem a la votació del punt número 2.

Vots favorables?

Doncs entenc que per unanimitat, aquest punt quedaria aprovat per unanimitat.

Punt número 3.

Vots favorables?

Onze vots favorables, dels grups parlamentaris de Ciutadans, Socialistes, Catalunya en Comú Podem, i dels subgrups de la CUP i Partit Popular.

Vots contraris?

Abstencions?

Deu, dels Grups Parlamentaris de Junts per Catalunya i del Grup Parlamentari Republicà.

Per tant, aquest punt queda aprovat.

Passaríem a la votació del punt número 4.

Vots favorables?

Onze vots favorables, dels grups parlamentaris de Ciutadans, Socialistes, Catalunya en Comú Podem, i dels dos subgrups parlamentaris.

Vots contraris?

Abstencions?

Deu abstencions, del Grup Parlamentari Republicà i de Junts per Catalunya.

Aquest punt, doncs, queda també aprovat.

Passaríem a la votació del punt número 5.

Vots favorables?

El punt número 5 l'aprovem per unanimitat? (*Veus de fons.*) No, perdó. D'acord. Són 20, en aquest cas, vots favorables dels grups parlamentaris dels Socialistes, Ciutadans, Catalunya en Comú Podem, Junts per Catalunya, Republicà, i el Subgrup Parlamentari del PP.

Vots contraris?

I abstencions?

Del Subgrup Parlamentari de la CUP - Crida Constituent.

Per tant, també queda aprovat, aquest punt.

I passaríem a la votació del darrer punt, el punt número 6.

Vots favorables?

En aquest cas serien 2, 3, 4..., 4, dels grups parlamentaris Socialistes, Catalunya en Comú Podem, i del Subgrup Parlamentari del PP.

Vots contraris?

Deu vots contraris, dels grups parlamentaris de Junts per Catalunya i Republicà.

Abstencions?

Serien 7 abstencions del Grup Parlamentari de Ciutadans i Subgrup de la CUP - Crida Constituent.

Per tant, aquest punt queda rebutjat.

Proposta de resolució sobre la implantació de la T-Mobilitat

250-00430/12

Molt bé. Doncs passaríem ara a la... (*per raons tècniques, no han quedat enregistrats alguns mots de la intervenció de la presidenta*) ...sobre la implantació de la T-Mobilitat, que presenta el Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, hem debatut en aquesta comissió, el conjunt de diputats i diputades, a bastament sobre el fiasco i el fracàs de la T-Mobilitat, sobre el nou retard de la T-Mobilitat. També en aquesta mateixa comissió hem vist les distorsions que està generant aquest retard, especialment pel que fa a la política tarifària basada en zones. Hem treballat en aquest cas també amb els grups del Govern des d'un principi de realitat. Òbviament, nosaltres el que preteníem i volíem és que la T-Mobilitat realment entrés en marxa l'any 2019, no sobretot pel canvi tecnològic, sinó per la capacitat que tindria teòricament per gestionar de manera diferent la política tarifària. I, en tot cas, no?, en la negociació amb els grups que donen suport al Govern el que hem intentat, com deia, és aplicar un principi de realitat empenyent el Govern a que acceleri al més aviat possible i escurci els calendaris, en primer lloc perquè el canvi tecnològic, doncs, realment es posi en marxa entre aquest 2019 i el 2020 i que, si és possible, per a la nova política tarifària no haguem d'esperar el 2021, sinó que ho fem al més aviat possible, si això és possible.

En segon lloc, crec que també..., i són els dos punts que jo voldria destacar, que són més rellevants, crec, per la situació en què ens trobem actualment. El primer és que tinguem un calendari real, eh?, que en aquest cas el Govern de la Generalitat es comprometí a fer-nos avinent als grups parlamentaris –i jo també diria a nivell públic, a nivell social– quin és el calendari real que ens trobarem. És veritat que el conseller va parlar, en aquest cas, en la seva compareixença de dades aproximades, però seria bo que el conjunt de ciutadans i ciutadanes, d'usuaris i usuàries del transport públic, doncs, coneguessin de primera mà aquest calendari.

I, finalment, crec que també és important que el conjunt de grups parlamentaris coneguem en aquest cas els estudis i els informes sobre els incompliments per part, no?, de l'empresa concessionària, que va destacar també el conseller en la seva compareixença, doncs perquè també puguem veure quins són aquests incompliments de primera mà, que els puguem valorar i, per tant, també que puguem reclamar, si s'escau, sancions, revisions del contracte per part de l'Administració davant d'aquests incompliments contractuals a què feia referència el conseller en la seva compareixença sobre la T-Mobilitat i que, per tant, també hi hagi aquest exercici de transparència i que el conjunt de grups parlamentaris puguem disposar d'aquesta informació.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades, en nom del Grup Parlamentari Republicà, té la paraula el diputat Gerard Gómez.

Gerard Gómez del Moral i Fuster

Sí; gràcies, presidenta. Bé, jo crec que el senyor Cid ho ha citat ja, la majoria de les propostes que fèiem. I, a més a més, tenint en compte que tenim un acord en tota la proposta de resolució i tenint en compte que, a més a més, la darrera sessió de la comissió vam estar gairebé tres hores parlant de la T-Mobilitat, crec que no val la pena que m'allargui. Estem d'acord. Es va posar sobre la taula, doncs efectivament, l'endarreriment que, a més a més, en aquest cas el conseller va explicar; per tant, aquesta proposta de resolució parla de que es pugui sancionar, efectivament, l'empresa concessionària, si així es considera. Parla d'agilitzar el calendari, que hi estem d'acord. I parla, com a mínim, que aquest primer pas que és el canvi de bitlletatge, no?, sigui 19-20, i a més a més amb la introducció del nou model tarifari, que també el conseller va desgranar.

Per tant, hem arribat a aquest acord, transaccionats els punts 1 i 3, i al segon s'acceptava l'esmena, un acord global de la proposta de resolució, per impulsar, doncs, la T-Mobilitat, que entenem i considerem que és una de les qüestions importants per al país i que genera –i això dèiem en la darrera comissió– una autèntica revolució pel que fa al sistema de mobilitat pública a Catalunya. I, per tant, aquesta proposta va en aquesta línia.

La presidenta

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

Narcís Clara Lloret

Moltes gràcies, presidenta. Diputades, diputats, convidats, no crec necessari haver de repetir els arguments que s'han donat anteriorment i, per tant, simplement expressar la nostra satisfacció d'haver arribat a un acord en tots i cadascun dels punts.

Moltes gràcies.

La presidenta

Gràcies. Ara, en nom del Grup Parlamentari Ciutadans, té la paraula el diputat Francisco Domínguez.

Francisco Javier Domínguez Serrano

Gracias, presidenta. Primer, com a..., resumen, diré que nuestro grupo dará apoyo a esta propuesta.

Pero quería decir que, por ejemplo en el primer punto, que se resume como ejecución del proyecto, la implantación de un sistema tarifario más adaptado a la realidad de cada usuario y que supere el sistema de zonas actual viene a ayudar en lo mismo que hemos hablado en la primera propuesta que hemos debatido hoy, sobre la calidad del aire y la promoción del transporte público asequible. Por lo tanto, estaremos a favor. Pero, con la enmienda transaccional, en este punto se da un pasito más..., se refuerza el hecho de que se retrasa nuevamente la aplicación del proyecto, y se retira además una frase que curiosamente nos gustaba más como estaba inicialmente; se quita la frase de: «el sistema actual por zonas es injusto y discriminatorio». Seguiremos votando igual a favor, pero nos gustaba más la frase original.

En el segundo punto, que va sobre transparencia e información, se pide un calendario al Govern i a la ATM con detalle de las fases y de ejecución realista, y aquí es importante que no desaparezca el..., que se le pide al Govern, que al fin y al cabo es el último responsable de informar y de estar pendiente de lo que pasa con este proyecto.

Sobre el punto 3, que habla sobre revisión de lo que ha pasado..., «revisar el contrato con la empresa adjudicataria y actuar en consecuencia», es como queda el texto. Nuevamente, la enmienda transaccional intenta quitar hierro y, si bien las posibles sanciones por incumplimiento o una posible rescisión del contrato están incluidas en la frase «actuar en consecuencia», parece que queda feo decirlo expresamente, pero es bueno hablar con claridad y poder decir en esta comisión que si hay incumplimientos deben aplicarse las sanciones previstas.

Por lo tanto, para acabar, la T-Mobilitat ha generado muchísimas expectativas, y el Govern debe ponerse las pilas. Nosotros estaremos apoyándolo en ese sentido. Pero para que estas grandes expectativas no se conviertan en una gran decepción hay que ponerse a trabajar.

Muchas gracias.

La presidenta

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

Jordi Terrades i Santacreu

Sí, per..., no donarem excessives voltes a aquesta proposta de resolució, hi estem a favor.

Els arguments respecte a la T-Mobilitat els vam donar a la compareixença del conseller en l'anterior comissió, i també en el debat d'una moció sobre qualitat de l'aire que el Ple del Parlament va debatre ara fa..., re, pocs dies, a instàncies del meu grup parlamentari, on justament, pel que fa a la implantació de terminis, vist que això del 2019 ja no era possible, doncs vam acordar els mateixos termes que s'incorporen a la transacció. I, per tant, per no entrar en contradiccions, hem d'estar-hi d'acord, no?

Per tant, donarem suport als tres punts tal com han quedat redactats definitivament.

La presidenta

Gràcies. En nom del Subgrup Parlamentari de la CUP - Crida Constituent, la diputada Natàlia Sànchez.

Natàlia Sànchez Dipp

Sí; no m'allargaré amb els arguments que hem plantejat diverses vegades, especialment no a la T-Mobilitat en si, que entenem que podria ser interessant per aportar solucions a les necessitats del transport públic a l'àrea metropolitana i més enllà,

però sí pel model que s'ha plantejat i que n'hem parlat. Saben perfectament que la CUP - Crida Constituent és partidària de tenir una titularitat cent per cent pública de la gestió de la T-Mobilitat. Per tant, tot i que el punt 1 no parla sobre aquesta gestió, sí que hi votarem en contra, en el sentit de que amb el plantejament que s'ha plantejat sobre la T-Mobilitat no hi estem d'acord.

Sobre les dues qüestions que es plantegen dels punts 2 i 3, hi votarem a favor, perquè entenem que hi ha una necessitat de transparència, tot i que el conseller sí que ens va donar una mica més d'informació en la seva darrera compareixença, i sí que entenem que és importantíssim tenir tota la informació i poder-la fer pública, perquè la gent conegui quina és la realitat d'una empresa que bàsicament el que vol fer és diners amb el transport públic i amb un servei tan important per a la classe treballadora.

La presidenta

Gràcies. Per posicionar-se sobre les esmenes, té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, simplement per dir que en aquest cas, com he dit inicialment, transaccionem l'esmena 1, acceptem l'esmena 2, i l'esmena 3 està transaccionada.

La presidenta

D'acord. De tota manera, entenc, diputada Sánchez, que demana vot separat del punt 1; d'acord? (*Natàlia Sánchez Dipp intervé sense fer ús del micròfon.*)

Per tant, amb l'apreciació que acaba de fer, que són les transaccions d'aquests dos punts i l'esmena acceptada, votaríem primer el punt número 1 de la proposta de resolució.

Vots favorables?

Són 6, 7, 8, 9..., 19 vots favorables, dels grups parlamentaris Ciutadans, Socialistes i Units per Avançar, Catalunya en Comú Podem, Junts per Catalunya i Esquerra Republicana.

Vots contraris?

Un vot, del Subgrup de la CUP - Crida Constituent.

I no hi ha cap abstenció.

Per tant, queda aprovat el punt número 1.

Votaríem ara conjuntament els punts 2 i 3.

Vots favorables?

Doncs per unanimitat, queden aprovats aquests dos punts.

Proposta de resolució sobre l'aturada de l'ampliació de la carretera B-40 entre Abrera i Sant Sadurní d'Anoia

250-00381/12

I passem, ara sí, a la darrera proposta de resolució, que és la número 5, que s'havia deixat per al final –si em permeten, la busco...–, que és sobre l'aturada de l'ampliació de la carretera B-40 entre Abrera i Sant Sadurní d'Anoia, que presenta també el Grup Parlamentari de Catalunya en Comú Podem. Té la paraula el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, el recorregut de la B-40 o, en aquest cas, també conegut popularment com a «Quart Cinturó», ha generat un gran debat a nivell territorial, no?, en la seva totalitat del projecte, i estem parlant també d'un tram en concret que jo diria que és també un dels que ha generat en el seu moment major debat i, jo també diria, més polèmica i, a la vegada, també més unanimitat a nivell territorial, de rebuig a aquesta infraestructura. Estem parlant, en aquest cas, del tram entre Abrera i Sant Sadurní d'Anoia.

Dir que aquesta proposta de resolució..., el nostre grup, des de Catalunya en Comú Podem, la vam presentar perquè es posava damunt de la taula, en aquest cas, aquest projecte, nosaltres enteníem que per la porta del darrere, que era a través del Pla director urbanístic de la ròtula, que també en tindrem en el seu moment el debat, però que nosaltres enteníem que a més a més es feia per la porta del darrere, perquè es feia en aquest cas, no?, a través d'un pla director urbanístic que teòricament no afectava aquest àmbit territorial, que a més a més ja hi ha instruments de planificació territorial en l'àmbit del Penedès que nosaltres creiem que són els adequats, com per exemple el Pla territorial del Penedès, i que a més a més aquesta infraestructura, com deia, compta amb una important, jo diria, oposició molt àmplia tant a nivell institucional com a nivell social al conjunt del Penedès.

I, a més a més, estem davant d'una situació, d'una realitat, que en els propers mesos és probable que es produeixin modificacions en infraestructures de mobilitat al territori, com estem parlant, per exemple, del final de la concessió de l'AP-7, noves infraestructures ferroviàries, com el tercer fil, i millores algunes ja existents, com per exemple l'ampliació de l'R-8.

Per tant, nosaltres entenem que hi han alternatives damunt de la taula que són suficients, no?, per evitar que aquesta infraestructura s'acabi realitzant.

Agrair en aquest cas també la tasca, no?, que hem fet, en aquest cas, amb els grups del Govern per arribar a un consens, que jo crec que és un consens ampli i que bàsicament es resumeix en dos aspectes: el primer, que és instar el Govern de l'Estat a desprogramar aquesta infraestructura de la B-40 o Quart Cinturó del tram entre Abrera i Sant Sadurn d'Anoia, i en tot cas, mentre aquesta desprogramació no es produeixi, sí que instar el Govern de la Generalitat a retirar aquesta infraestructura del Pla director urbanístic de la ròtula de Martorell a Abrera i procedir a estudiar altres alternatives de transport que facilitin la mobilitat en l'àmbit del Penedès.

Per tant, jo crec que avui fem un pas endavant per evitar que en aquest cas el Quart Cinturó, conegut popularment com a «Quart Cinturó», doncs es posi en marxa en aquest cas entre Abrera i Sant Sadurn d'Anoia, i crec que és una bona notícia per al territori, crec que generarà també l'alegria en el conjunt dels ciutadans i ciutadanes del Penedès.

La presidenta

Gràcies. Per defensar les esmenes presentades té la paraula, en primer lloc, el diputat Jordi Terrades, en nom del Grup Socialistes i Units per Avançar.

Jordi Terrades i Santacreu

Bé, nosaltres hem presentat algunes esmenes, perquè creiem –i ja avanço que comparteixo la transacció a la que s'ha arribat i hi donarem suport– que la recuperació de la concessió de l'AP-7, que ja s'ha anunciat per part de l'Estat, obre el debat de si són necessàries o no noves infraestructures viàries d'alta capacitat en aquesta part del territori, que tindrien característiques similars en el mateix traçat de l'AP-7 o el fet del Corredor Mediterrani, que també obre noves expectatives de mobilitat en aquesta zona del país. Per tant, com que aquesta és una realitat que tenim aquí al davant, jo crec que és oportú tornar a replantejar, no només en aquesta part del territori, però com que la proposta va en aquest sentit –i ja avanço: no només en aquesta part del territori–..., el fet de la recuperació de la concessió de l'AP-7 per part de l'Estat jo crec que ens obre aquest debat de si són necessàries noves infraestructures que caminin en paral·lel en aquesta via d'alta capacitat.

Nosaltres sí que creiem que cal que hi hagi un debat bilateral entre l'Estat i el Govern de la Generalitat. El diputat Marc Sanglas em fa que sí amb el cap... (*Veus de fons.*) Jo li recordo que l'Estatut d'autonomia de Catalunya –el vigent, el legal, eh?– ja preveu aquestes comissions bilaterals. De fet, hi ha una comissió bilateral d'infraestructures Estat-Generalitat que nosaltres creiem, eh?, que seria convenient que es reunís més sovint per acordar termes entre ambdós governs. I aquest és un

tema que cal abordar en una comissió bilateral *ad hoc* o a la Comissió Bilateral d'Infraestructures.

Sembla que algunes esmenes que havíem proposat, que no en farem qüestió, no seran recollides, però sí que insistim que en tot aquest debat no només hi ha de participar l'Estat, la Generalitat o el consell comarcal, sinó també els ajuntaments, que són els directament afectats per alguns traçats i que no entenem com no s'ha incorporat o no s'han acceptat aquestes esmenes, però bé, nosaltres, quan s'obri el debat real, tornarem a insistir que els ajuntaments també han d'estar presents en aquest debat i en la decisió final que es pugui adoptar sobre aquesta part del territori.

La presidenta

Gràcies, diputat. Per posicionar-se sobre les esmenes, la diputada Lluïsa Llop, en nom del Grup Parlamentari Republicà.

Lluïsa Llop i Fernàndez

Gràcies, presidenta. Diputades, diputats, aquesta, malgrat que petita (*l'oradora mostra un full*), és la imatge de l'afectació visual i auditiva que té aquest traçat del Quart Cinturó al seu pas per l'Alt Penedès, al seu pas per les viles dels municipis de Gelida, de Sant Llorenç d'Hortons i de Sant Sadurní d'Anoia. És una afectació absolutament enorme d'aquest traçat que s'hi proposa, que a més, com explicava el diputat Cid, és un traçat que ens ve donat per la porta del darrere, via aquest Pla director urbanístic d'infraestructures de la ròtula d'Abrera, i també en certa manera de l'activitat econòmica del Baix Llobregat nord, que ens ve a proposar aquest traçat que ens impacta moltíssim en una zona d'alt valor paisatgístic i vitivinícola, i a més a més amb greus afectacions que hi provoca. De fet, és tan gran, l'afectació que hi provoca, que ha fet que la ciutadania, que les caves, que les organitzacions patronals, que les organitzacions sindicals del Penedès, de l'Alt Penedès majoritàriament, es mobilitzin i creïn una plataforma com la de Defensem la Identitat Vitivinícola del Penedès.

Aquesta greu afectació, malgrat que parlem d'una zona on històricament tot un seguit d'infraestructures, des del temps dels romans, ens han passat per sobre i continuen fent-ho –des de l'AP-7, Rodalies, TGV, gasoductes, etcètera–, malgrat tot això s'ha aconseguit que aquesta zona durant tots aquests anys conservi aquest valor paisatgístic i vitivinícola i enoturístic que estem absolutament convençuts des del Grup Republicà que cal continuar preservant.

La via que es proposa en aquest tram del Quart Cinturó afectaria greument, com deia, aquest espai vitivinícola tan valuós, que a més a més acull la majoria dels principals cellers de cava del país, com es recull al Catàleg de paisatge del Penedès. Per tant, no només parlem d'un tema paisatgístic: parlem d'un tema econòmic i de desenvolupament econòmic de la zona.

I el que és més greu, a més a més, al nostre parer és que cap estudi que se'ns ha mostrat fins al moment demostra la necessitat de que aquesta via del Quart Cinturó travessi el Penedès. Cap IMD, cap intensitat mitjana diària de trànsit, justifica que calgui aquesta nova infraestructura viària, ni molt menys, com s'ha dit abans, quan hi han modificacions en aquesta zona que afecten les vies d'alta capacitat, com per exemple la caiguda de la concessió el 2021 de l'AP-7, que justifiqui que hi hagi un nou traçat que ens parteixi una vegada més l'Alt Penedès.

Entenem, a més a més, que aquesta línia no compleix amb els principis de capacitat i de reciclatge, també en infraestructures, que es promouen des de Territori.

Per això nosaltres, com a Esquerra Republicana, ja fa mesos, el setembre, que vam presentar alegacions contra aquest Pla director urbanístic en aquest àmbit i agraïm molt al Grup de Catalunya en Comú Podem l'oportunitat de parlar-ne i debatre-ho en aquesta Comissió de Territori del Parlament, de la mateixa manera que agraïm la disponibilitat del diputat Cid per transaccionar aquesta PR i d'acceptar les nostres esmenes, sobretot incorporant un punt que a nosaltres ens semblava impor-

tant, que era la desprogramació d'aquest tram del Quart Cinturó per part del Govern de l'Estat, que és qui, en aquests moments, en té la titularitat, al final, de poder-ho fer o no fer. Mentrestant, cal treure-ho, evidentment, del Pla director urbanístic, però ens cal que no ens vagi caient aquesta amenaça sistemàticament, sinó que cal eliminar-lo.

I, per tant, per això votarem favorablement, tal com ha quedat, aquesta proposta de resolució, i tenim clar que treballem, hem treballat i ho continuarem fent perquè aquest Quart Cinturó no entri en l'Alt Penedès.

Gràcies.

La presidenta

Gràcies. En nom del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, té la paraula el diputat Josep Maria Forné.

Josep Maria Forné i Febrer

Gràcies, presidenta. Un dels referents d'això que se'n diu «la quarta revolució», en Jeremy Rifkin, basada en la digitalització, diu que la mala inversió en aquests anys a venir serien infraestructures, infraestructures i infraestructures de ciment i quitrà. I en aquest sentit, doncs aniria una mica en aquesta línia, és a dir, mirar de racionalitzar les infraestructures que hi han, no destruir els espais que hi ha naturals, els espais que d'alguna manera s'han de preservar i aquest Quart Cinturó o aquesta B-40 vindria a afectar greument.

Nosaltres celebrem aquesta proposta de resolució, celebrem també la possibilitat de transaccionar, la possibilitat d'esmenar i, per tant, d'arribar a aquest acord, a més a més d'assenyalar quines són les administracions que realment hi tenen responsabilitats i que, per tant, tothom s'ha de posar a la mateixa línia.

El fet de que hagi començat jo dient que les infraestructures no siguin una bona inversió en aquesta quarta revolució no vol dir que s'hagin de tancar totes les portes a les inversions i infraestructures. Però sí que en aquest cas, quan són greus afectacions, com és en aquest cas, cal aturar-les.

Per tant, nosaltres votaríem a favor de les transaccions i les esmenes acceptades i podríem votar tots els quatre punts a la vegada.

La presidenta

Molt bé, gràcies. Ara, en nom del Grup Parlamentari de Ciutadans, té la paraula el diputat Javier Rivas.

Javier Rivas Escamilla

Gracias, presidenta. Creo que hemos explicado bastantes veces en esta comisión cuál es la política de infraestructuras de Ciudadanos, que básicamente está –y no me importa repetirlo–, pues basada en el interés general, la previsión, la planificación, algo tan inusual como es el sentido común, quizás podríamos decir, o un criterio técnico de necesidad-coste-beneficio, ¿no?, que yo creo que es como se tendrían que manejar las infraestructuras.

La AP-7 parece que se libera –ya iba siendo hora; todo llega, con paciencia–, y pudiera ser, efectivamente, que fuera innecesario, pues el tramo este Abrera - Sant Sadurní; pudiera ser. Pero, claro, lo que no compartimos mucho es el orden de los factores que nos proponen, o sea: de momento lo desprogramamos y luego lo estudiamos. Yo creo que tendría que ser al revés: primero lo estudiamos y si efectivamente no es necesario, pues no vamos a hacer, lógicamente, una infraestructura duplicada e innecesaria, que es costosa y que agota recursos de toda índole, ¿no?

Nada más. Gracias, presidenta.

La presidenta

Gràcies. Ara, en nom del subgrup parlamentari, té la paraula la diputada Natàlia Sànchez.

Natàlia Sànchez Dipp

Simplement per dir que hi donarem suport.

La presidenta

Per posicionar-se sobre les esmenes, el diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, com feia referència abans, hem pogut aconseguir una transacció, que crec que és positiva, perquè tanca la porta a la construcció d'aquest Quart Cinturó.

Dir que no hem acceptat algunes de les esmenes del Partit Socialistes, no perquè no estiguem d'acord amb la participació en aquest cas dels ajuntaments. Nosaltres entenem que el punt 4, quan parla «obert a la participació de les institucions», òbviament està fent referència a aquestes institucions locals. Però creiem que nosaltres el que demanem és articular un procés de debat en què participin. I, en tot cas, la seva proposta de resolució al que feia referència és que se'ls traslladi la documentació, no? Per tant, crec que nosaltres anem una mica fins i tot més enllà.

I dir que sí que acceptarem l'esmena 4, que és, per tant, l'addició d'un nou punt, eh?, de la necessitat d'obrir una mesa bilateral entre ministeri i Generalitat per debatre aquest tema, perquè enteníem que, si s'ha de desprogramar, en aquest cas, per part de la infraestructura de l'Estat, és evident que hi ha d'haver aquest procés de negociació bilateral.

La presidenta

Perdó, diputat: les esmenes dels grups parlamentaris de Junts per Catalunya i Esquerra Republicana les accepta, en els punts 2 i 3?

David Cid Colomer

No. *(Pausa. Rialles.)* Perdó, perdó. Sí, sí, un moment... *(Veus de fons.)* Acceptem *(rialles)*... –perdó, perdó–, acceptem la transacció..., bé, tenim la transacció a l'esmena 2, acceptem l'esmena 2 i l'esmena 3, i també acceptem, per tant, l'esmena 4, del Partit Socialistes –perdó.

La presidenta

Per tant, la proposta de resolució queda: el primer punt és el punt transaccional; el punt número 2 i el número 3 correspondrien a l'acceptació de les esmenes de Junts per Catalunya i Republicà, i el punt número 4, l'acceptació de l'esmena en què hi ha una addició, és el punt més l'addició, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. És això? *(Pausa.)* Es pot votar conjuntament? *(Pausa.)* No. *(Marina Bravo Sobrino demana per parlar.)* Digui, senyora Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Pediríamos votación separada del punto 2.

La presidenta

El punto 2, separada. *(Pausa.)* O sigui, el punt 4 queda igual i afegim el nou punt 5. *(Veus de fons.)* Sí, exacte. I, perdoni, senyora Bravo, m'ha dit el punt 2. *(Pausa.)* Molt bé. Doncs si els sembla, votariem primer el punt 2 i després votariem la resta de la proposta de resolució.

Vots favorables al punt número 2?

És per unanimitat, sí...

I ara votariem la resta de la proposta de resolució.

Vots favorables?

Són 10, 12..., 13, dels grups parlamentaris Junts per Catalunya, Republicà, Socialistes i Catalunya en Comú Podem.

Vots contraris?

No n'hi ha cap.

Abstencions?

Sis abstencions, del Grup Parlamentari de Ciutadans. (*Veus de fons.*) Has votat que sí? (*Pausa.*) D'acord, perdona.

Són 14 vots, doncs, en tot cas, perquè també hi ha el Subgrup Parlamentari de la CUP - Crida Constituent.

Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori i Sostenibilitat sobre el bloqueig a la destinació del 30 per cent de les noves promocions i les grans reformes d'habitatges a l'habitatge assequible

354-00062/12

D'acord. Hem acabat les propostes de resolució; el punt número 11 de l'ordre del dia ha estat retirat. Per tant, votariem ara les sol·licituds de sessió informativa: el punt número 12, de la Comissió de Territori, pel conseller de Territori i Sostenibilitat, sobre el bloqueig a la destinació del 30 per cent de les noves promocions i les grans reformes d'habitatges a l'habitatge assequible, que presenta el Grup Parlamentari –que no el substancia– de Catalunya en Comú Podem.

Vots favorables a aquesta sol·licitud? (*Diversos diputats demanen parlar.*) Vosaltres demaneu la paraula. Perdó. Senyor Sanglas.

Marc Sanglas i Alcantarilla

Sí; en tot cas, el Grup Parlamentari Republicà votarà en contra de la sol·licitud de compareixença, atès que ha decaigut l'objecte que es demanava. L'objecte de la compareixença era parlar o abordar el tema del bloqueig a la destinació del 30 per cent de les noves promocions, i, pel que ens consta, hi ha un acord del mes de desembre entre el Departament de Territori i l'Ajuntament de Barcelona que faria decaure l'objecte de la compareixença.

Per tant, hi votarem en contra.

La presidenta

Senyor Forné.

Josep Maria Forné i Febrer

Per exposar les mateixes raons –per tant, no cal repetir-les– que acaba d'exposar el diputat Sanglas.

La presidenta

Gràcies. Senyor Cid.

David Cid Colomer

Simplement per un aclariment: no només fa referència al bloqueig que hi havia en aquest cas, que sí que és veritat que s'ha resolt, no?, sobre la demanda que feia l'Ajuntament de Barcelona, sinó també sobre la voluntat que hi ha de que aquesta mesura s'estengui al conjunt de localitats, perquè hi han més localitats que ho han posat damunt de la taula, i no està clar en aquest cas quina és la postura que defensa la conselleria de Territori i Sostenibilitat.

Per tant, per això nosaltres mantenim la substanciació de la compareixença.

La presidenta

D'acord.

Doncs, si no hi han més paraules, passariem a la votació.

Vots favorables a la sol·licitud d'aquesta sessió informativa?

Serien 6... –el senyor Cid vota la seva proposta de resolució–, 6, 7, 8 vots favorables, dels grups parlamentaris de Ciutadans, Catalunya en Comú Podem, i el Subgrup Parlamentari de la CUP.

Vots contraris?

Deu vots contraris, dels grups parlamentaris de Junts per Catalunya i Republicà.
I 2 abstencions, del Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar.
Per tant, queda rebutjada.

**Sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma SOS
Costa Brava perquè informi sobre la seva posició amb relació al Pla
director urbanístic del sistema costaner del litoral gironí**

356-00236/12

I passàrem a la votació del punt número 13, que és la sol·licitud de compareixença d'una representació de la plataforma SOS Costa Brava perquè informi sobre la seva posició amb relació al Pla director urbanístic del sistema costaner del litoral gironí, que està presentada per tots els grups parlamentaris.

Per tant, entenc que ningú la substancia i que queda aprovada per assentiment.
D'acord? *(Pausa.)*

Amb això acabàrem l'ordre del dia. Dos coses, abans d'acabar. Si els sembla, intentàrem posar-nos d'acord amb la plataforma, perquè tampoc hi han moltes sol·licituds de compareixença d'externs, i, per tant, que poguessin assistir a una propera comissió. I preveure que la propera comissió en principi no seria fins al 13 de març, perquè amb el moviment de canvis de plenari, com hi hauran –la setmana que ve, res– dos setmanes de ple, ens n'aniríem al 13 de març. D'acord? *(Pausa.)*

Moltes gràcies, i bon dia.

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