



DIARI DE SESSIONS DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · cinquè període · sèrie C · número 589

Comissió de Territori

Sessió 33, dimecres 29 de març de 2023

Presidència de l'H. Sr. Ramon Tremosa Balcells

TAULA DE CONTINGUT

Dossier

Compareixença d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs per a informar sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs 357-00712/13	4
Compareixença d'una representació de la plataforma cívica Trànsit Roda't per a informar sobre la seva proposta per a un trànsit de qualitat 357-00887/13	16
Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a la intersecció dels camins de Torre-serona, Torrefarrera i Benavent de Segrià 250-00915/13	29
Proposta de resolució sobre el millorament de la connexió ferroviària de Valls 250-00921/13	33
Proposta de resolució sobre la carretera N-240 250-00926/13	38
Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock 354-00249/13	43
Sol·licitud de compareixença d'Albert Civit i Fons perquè informi sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock 356-01159/13	43

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

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

El *Diari de Sessions del Parlament de Catalunya* (DSPC) reproduceix 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.

Transcripció i correcció: CPSL
Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7976 (general)
0213-7992 (sèrie C)
DL: B-3.468-1982

www.parlament.cat

Sessió 33 de la CT

La sessió de la Comissió de Territori (CT) s'obre a les deu del matí i tres minuts. Presideix Ramon Tremosa Balcells, acompanyat de la vicepresidenta, Mireia Dionisio Calé, i de la secretària, Irene Aragonès Gràcia. Assisteix la Mesa el lletrat Antoni Bayona Rocamora.

Hi són presents Helena Bayo Delgado, Juan Luis Ruiz López i Jordi Terrades Santacreu, pel G. P. Socialistes i Units per Avançar; Ana Balseira i Marín, Margarida Feliu Portabella, Engelbert Montalà i Pla i Eugeni Villalbí Godes, pel G. P. d'Esquerra Republicana; Cristina Casol Segué, Jordi Fàbrega i Sabaté, Judit Guàrdia i Torrents i Maite Selva i Huertas, pel G. P. de Junts per Catalunya; Andrés Bello Sanz, pel G. P. de VOX en Cataluña; Montserrat Vinyets Pagès, pel G. P. de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar; David Cid Colomer, pel G. P. d'En Comú Podem; Marina Bravo Sobrino, pel G. P. de Ciutadans, i Daniel Serrano Coronado, pel G. Mixt.

Assisteixen a aquesta sessió el president de Coordinadora Veïnal del Baix Besòs, Jose Sánchez Mellado, acompanyat del vicepresident, Camilo Ramos Baron i del vocal Jordi Giro Castaner, i el representant de la Plataforma Trànsit Roda't Josep Bas Portet, acompanyat de la representant M. Assumpta Cunill Grau i la representant Francesca Costa Mulas.

ORDRE DEL DIA DE LA CONVOCATÒRIA

1. Compareixença d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs davant la Comissió de Polítiques Digitals i Territori per a informar sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs (tram. 357-00712/13). Comissió de Polítiques Digitals i Territori. Compareixença.

2. Compareixença d'una representació de la plataforma cívica Trànsit Roda't davant la Comissió de Territori per a informar sobre la seva proposta per a un trànsit de qualitat (tram. 357-00887/13). Comissió de Territori. Compareixença.

3. Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a la intersecció dels camins de Torre-serona, Torrefarrera i Benavent de Segrià (tram. 250-00915/13). Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar. Debat i votació (text presentat: BOPC 464, 14).

4. Proposta de resolució sobre el millorament de la connexió ferroviària de Valls (tram. 250-00921/13). Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, Grup Parlamentari Socialistes i Units per Avançar, Grup Parlamentari de Junts per Catalunya, Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar, Grup Parlamentari d'En Comú Podem, Grup Parlamentari de Ciutadans i Grup Mixt. Debat i votació (text presentat: BOPC 464, 20).

5. Proposta de resolució sobre la carretera N-240 (tram. 250-00926/13). Grup Parlamentari de Junts per Catalunya. Debat i votació de la proposta de resolució i de les esmenes presentades (text presentat: BOPC 466, 50; esmenes: BOPC 504, 17).

6. Sol·licitud de sessió informativa de la Comissió de Territori amb el conseller de Territori sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock (tram. 354-00249/13). Laia Estrada Cañón, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar. Debat i votació de la sol·licitud de sessió informativa.

7. Sol·licitud de compareixença d'Albert Civit i Fons davant la Comissió de Territori perquè informi sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock (tram. 356-01159/13). Laia Estrada Cañón, juntament amb un altre diputat del Grup Parlamentari de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar. Debat i votació de la sol·licitud de compareixença.

El president

Bon dia. Benvinguts a la sessió número 33 d'aquesta legislatura de la Comissió de Territori del Parlament de Catalunya.

Compareixença d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs per a informar sobre la proposta de desenvolupament per a la zona del Baix Besòs

357-00712/13

Tenim avui dues compareixences programades, la primera de les quals és la d'una representació de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs davant d'aquesta comissió. Han arribat dos dels tres compareixents; per tant, començaríem amb aquesta compareixença. Per tant, que entrin, si us plau.

Abans, però, si hi han substitucions, ens les podríeu comunicar, si us plau?

Engelbert Montalà i Pla

President, molt bon dia. Comunicar la substitució, en aquest cas, del senyor Ferran Estruch, que no pot comparèixer, per la diputada Margarida Feliu. I tu substituïx algú? *(Pausa.)* I l'Ana Balseira substituirà l'Eugeni Villalbí.

(Jordi Terrades Santacreu demana per parlar.)

El president

Sí?

Jordi Terrades Santacreu

La diputada Helena Bayo substituirà la diputada Eva Candela.

El president

Qui? Perdó.

Jordi Terrades Santacreu

Helena Bayo substituirà la diputada Eva Candela.

El president

D'acord. El Grup de Junts?

Cristina Casol Segués

El diputat David Saldoni substituirà –d'aquí un moment, quan marxi– la diputada Selva.

El president

Perdó. La diputada Balseira substitueix...

Engelbert Montalà i Pla

L'Eugeni Villalbí.

(Pausa.)

El president

Bon dia. Teniu... Sou dos dels tres compareixents; per tant, podem començar. En aquest..., no teniu suport de...

Jose Sánchez Mellado (president de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs)

No. No el vam demanar, no.

El president

D'acord. Teniu de deu a quinze minuts per fer un primer torn d'intervenció, que us el podeu repartir com vulgueu. Després s'obre un torn de resposta, rèplica dels grups parlamentaris. Si vosaltres voleu, després teniu un segon torn per contestar i afegir informació que seria ja més curt, eh?, d'uns deu minuts.

Per tant, doncs, quan estigieu instal·lats... Jo ara vaig preparant el marcador. Aquí teniu un rellotge que fa de cronòmetre, que va fent el compte enrere, diguem-ne. Us poso quinze minuts, primer torn. D'acord? No cal que l'exhauriu, eh?, no és obligatori; vull dir que això no...

Comences parlant tu?

Jose Sánchez Mellado

Sí.

El president

Llavors, t'activo el micròfon, i quan vulguis... (*Veus de fons.*) Sí.
(*Pausa.*)

Jose Sánchez Mellado

Bon dia, senyores diputades, senyors diputats. Avui, agrair-vos l'atenció que heu tingut els diferents grups polítics per poder fer aquesta compareixença de la nostra entitat aquí davant del Parlament, la seu de tot el poder legislatiu de Catalunya al nostre país. Farem tres intervencions; la meva, una mica, posant en relleu a on som, d'on venim i què és lo que pretenem fer. I, després, també intervencions dels companys Jordi Giró i del company Camilo Ramos sobre diferents temes del document signat amb les alcaldies.

Al febrer del 2020, vam organitzar unes jornades veïnals al Baix Besòs per iniciar una reflexió sobre les necessitats de la zona i el territori del Besòs, des d'una perspectiva metropolitana i veïnal, que serveix per articular el teixit veïnal d'un i de l'altre costat del riu Besòs. Es va començar treballant sobre eixos que continuen sent les temàtiques principals de la nostra tasca: urbanisme, patrimoni, infraestructura i mobilitat; en segon lloc, habitatge, vulnerabilitat i emergència social; en tercer lloc, el tema del sistema productiu i formació; en quart, salut i medi ambient, i, per últim, polítiques de gènere i igualtat.

Després d'un any de treball compartit entre les federacions i les entitats veïnals dels cinc municipis, es van prioritzar propostes per a la construcció d'una agenda compartida, complint els tres requisits següents: un abordatge integral del territori i de les seves problemàtiques, potencialitat de l'impacte multiplicador i la condició de ser realitzables. En una segona fase, l'any 2021, en plena pandèmia, vam acordar cinc taules tècniques compartides amb els diferents equips tècnics de l'ajuntament i de l'AMB, així com també reunions de lo que en diem nosaltres el «plenari d'alcaldies».

Vam ser conscients de la complexitat i la imbricació d'aquestes problemàtiques, que no estaven aïllades entre si i que necessitaven una mirada transversal per dissenyar unes accions integrals. La falta d'un espai de governança metropolitana real i la mirada segmentada dels territoris limitava la presa de decisions, que veien les causes dels problemes amb la integració de les veus del moviment de base i veïnal. Per això, aquesta aposta va ser reforçar des de baix un instrument com el que existia, que era el Consorci del Besòs.

A final del novembre del 2021, optem, el grup motor, per crear ja la coordinadora *de facto*, l'organització que ara ens estem dirigint a vostès, la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs, i apostem per conscienciar i mobilitzar el teixit veïnal, en una part fonamental del Baix Besòs, entorn dels objectius estratègics que hem fixat i conformar aquest diàleg estable i sostenible amb les administracions local i supramunicipal, amb l'objectiu de contribuir a la construcció d'una governança metropolitana i obtenir uns compromisos amb les administracions entorn de les prioritats consensuades en el territori del Baix Besòs.

El 2022, es redacta el document bàsic, acordat amb els sis municipis i la Coordinadora del Baix Besòs, amb cinc eixos claus que despleguen els compromisos entre les diferents administracions, amb la participació activa del teixit veïnal, sota una nova forma de governança compartida i amb una visió transversal de gènere. Aquest document recull cinc apartats, que són: la millora mediambiental, la millora del teixit productiu i la formació professional, la millora urbanística i les infraestructures en el nostre territori, la reducció de la vulnerabilitat –que és de tots coneguda en aquesta part del territori com una de les zones més degradades, evidentment, del nostre país–, i la millora de la política d'habitatge. I en l'última reunió plenària de

les alcaldies és quan vam signar aquest document que nosaltres en diem «compromís d'acció conjunta».

En relació amb això, hem apostat, per una part, la Coordinadora del Baix Besòs, per enfortir l'instrument de coordinació de polítiques en el context actual com és el Consorci del Besòs. L'èxit d'aquest objectiu es va plasmar en una nova conformació del consorci amb la participació de la Generalitat i l'AMB, que per nosaltres és un pas endavant perquè tindrem més recursos per destinar-los al nostre territori. A partir d'aquí, es contemplen uns nous reptes per a la coordinadora, que són els següents: enfortir les nostres ciutats i barris en la lectura metropolitana, fent valer el nostre gran potencial de territori, que serveixi per millorar els nostres barris del Baix Besòs en les nostres ciutats; ampliar el territori del Baix Besòs amb l'actuació de l'Observatori de Medi Ambient del Besòs, del qual formem part ja com a entitat veïnal, i la participació activa en la nova estructura del consorci sota el marc dels compromisos assumits en el document amb les alcaldies.

I, per la nostra part, de moment... Continuen els companys desenvolupant una mica el tema de què hem signat amb els municipis.

Jordi Giró Castañer (vocal de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs)

Molt bé. Molt bon dia. Tot i que ens trobem ja amb un temps transcorregut de quan vam demanar la compareixença, com el Pepe molt bé ha fet l'exposició de motius, el document en el que estem... Vull dir, hi han elements importantíssims que hauríem de ressituar, sobretot amb el nou horitzó que tenim, i que per nosaltres són prioritaris en l'aspecte del treball d'aquest àmbit del Baix Besòs i que requereix una especial rellevància a partir de l'aprovació de la Llei 11/2022 d'aquest Parlament, de millorament urbà, ambiental i social dels barris i viles.

Per nosaltres és important aquest tema –no és menor–, perquè d'alguna manera incentiva o ajuda o encarrila cap a poder abordar..., l'abordatge més enllà del barri, tots els barris que sumen de diferents municipis. I, en aquest cas, entenem que el Baix Besòs és un espai estratègic, essencial, i necessari que s'hi pugui fer una actuació integral en aquest sentit. Per tant, en aquesta llei sí que demanaríem, en aquest moment –i és una exposició que fem en aquesta comissió–, de fer els aprovisionaments. Perquè està aprovada la Llei 11/2022, del desembre, però no té dotació pressupostària, i aquests fons s'han de preveure –estem amb els pressupostos aprovats. Però hauríem de començar a dotar-la i veure de quina manera es fa, d'una forma valenta i clara, per poder fer aquest abordatge que estem demanant aquí, que no solament abordem d'una manera limitada un barri concret, sinó aquest conjunt de municipis que integren i que conformen aquest Baix Besòs.

Deixeu-me dir també que, en aquest aspecte d'aquests compromisos que hi han, avui hem de fer menció especial també d'una cosa que ens preocupa moltíssim, sobretot, de veure com tenim una sentència al damunt de la taula que no es compleix, una sentència ambiental que tenim amb la cimentera de Lafarge i que d'alguna manera hem d'afrontar. I és un compromís del document nostre, també, juntament amb les cinc alcaldies. I veiem que avui hem de fer un esforç entre totes i tots perquè aquest Parlament, que és la seu de la sobirania..., cal que es procuri complir amb aquelles sentències que hi han. Portem massa temps veient que això s'escapa. I aquest és un compromís d'aquestes alcaldies. I, per tant, això, avui, s'ha de ressaltar i requereix realment una rellevància important. I no hauria de ser així, perquè s'hauria d'haver ja actuat d'una manera concreta i clara.

Volem també, com ha dit el Pepe en el resum del document, referent a l'Observatori del Besòs, que està creat i que han creat dos primers municipis, que han sigut Sant Adrià i Barcelona... Aquest àmbit hem de potenciar-lo i, sobretot, des d'aquest Parlament, incentivar-lo i ampliar-lo a tots aquells altres municipis: Badalona, Montcada i Santa Coloma. I, per tant, aquest és un element, i és un element que avui posem aquí i que ja estava i està recollit també en el document. Però instem també

avui aquest Parlament que faci tot el possible per poder donar sortida i donar sentit a això que tenim aquí en aquest moment.

Tenim també un element important i cabdal en el tema mediambiental, com és la serralada de Marina; la falta d'aquest pla director valent i necessari en aquest moment d'acció climàtica, però també de protecció del creixement desbordat urbanístic. Per tant, creiem que aquest és un element també molt essencial i molt important.

I, naturalment, requereix una part també important el tema de l'aigua: tenim unes fuites importants. Aquest és un tema de primer ordre, que en parlem molt molt molt –al document el tenim recollit–, però no actuem i perdem una quantitat d'aigua brutal. Però, a més a més, donem un mal exemple des de les administracions a una acció que li estem requerint i li estem demanant a la ciutadania. Per tant, aquest és un element que també considerem que és important.

Crec que, en aquest sentit, també hauríem de tindre un desplegament, no?, una sensibilitat especial i una actuació concreta en el desplegament, dels barris, d'actuacions per construir veïnatsges on la perspectiva de gènere i benestar de les veïnes sigui una prioritat –lo que nosaltres anomenem els «barris violeta». Aquest és un element també indestruïble de tot això que estem plantejant avui aquí i que requereix també, cada vegada, per desgràcia, una rellevància més important, perquè sabem tots, aquests aspectes, com, per desgràcia, van fluint.

També, i per concloure... (*Veus de fons.*) Sí. Bé, ho deixo aquí. Continuarà el meu company, el Camilo.

Camilo Ramos Barón (vicepresident de la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs)

Bueno, primero –y me quede donde me quede–, después de tres años de trabajo conjunto con las administraciones locales, uno no viene aquí para hacer de corre-caminos lingüístico en tres minutos. Pero, bueno, ustedes sabrán cómo funcionan y cómo reciben y escuchan a la ciudadanía.

Política de vivienda. En el *eix* Besòs recobra importancia especial la necesidad de políticas de rehabilitación integral en edificios con problemas estructurales. La rehabilitación que se está ofreciendo hoy, tanto de fachadas, mejora energética o de accesibilidad a través de los fondos de la Next Generation, siendo importantes para clases medias y medias bajas, no están pensados ni preparados para aquellas viviendas habitadas por personas con mayor vulnerabilidad, allá donde se requiere una rehabilitación integral unida al trabajo social y creación de comunidades vecinales, que en los sitios de mayor vulnerabilidad social no existen. Hacen falta fondos y recursos excepcionales que impliquen a todas las administraciones. Los asentamientos en los lindes ferroviarios de Montcada van a requerir una máxima relación interadministrativa para dar soluciones habitacionales –hoy en día inexistentes– con la implicación de la Generalitat, los ayuntamientos y el AMB.

Infraestructuras. Estamos superdotados de infraestructuras, claro que de tiempos antiguos. Necesitamos, por una parte, solventar aquellas rupturas urbanas naturales que tenemos, como es el río Besòs, donde faltan puentes que comuniquen Santa Coloma con Montcada y con Barcelona. Existen infraestructuras en la zona, que son las viarias, que producen también rupturas, como la C-31, la B-20, el nudo de la Trinidad o la zona de la Gran Vía. Rupturas ferroviarias, también, que en la localidad de Montcada son un sinfín de ellas y también en Badalona y San Adrián, en la línea del litoral.

Tenemos las infraestructuras que nos faltan en torno a las comunicaciones, y que en general tienen que ver con el plan director de infraestructuras del 21-30, si bien algunas de ellas ya estaban planteadas a partir del año 2011 hacia el 2020 y no se han llevado a cabo. Entre ellas, socialmente, la más importante para nosotros es la conexión entre Trinidad Nova y Trinidad Vella, el metro de línea 3 y 4 con la línea 1, porque es la unión entre Nou Barris y Santa Coloma y con la continuación hacia

Badalona. Necesitamos, de una vez, la línea de metro de la Pau a la Sagrera y la continuidad de la línea 1 del Fondo hacia Badalona.

Empezamos a plantear para el PDI de los años 31 al 40 el traslado del tren del litoral hacia el interior, tanto en Sant Adrià como Badalona, y que se debe dar solución a través del transporte público a la comunicación con Can Ruti. Los nuevos retos urbanísticos que plantea el plan director urbanístico metropolitano..., nosotros adelantamos dos prioridades que para nosotros son fundamentales, que son fruto del planeamiento derivado posterior, que son el plan director urbanístico de la C-31 y el desarrollo del planeamiento que deriva en torno a las transformaciones futuras de Montcada, los entornos de Montcada Bifurcación y la cementera y sus entornos –me refiero a Lafarge.

Y el otro tema fundamental es, obviamente, tanto a nivel económico como social, el tema de los polígonos industriales. En esta zona tenemos de diecisiete a dieciocho polígonos industriales, muchos de ellos obsoletos. Necesitamos un estudio conjunto, que estamos pidiendo, de todos ellos.

Bueno, no me extiende más porque... El 1.31..., me he pasado, pero era por la bronca. (*Rialles.*)

El president

No passa res. Donem una mica de marge i flexibilitat sempre, però com que hi han altres compareixences i un ordre del dia i... Tenim aquesta manera de funcionar, no?

Bé, aquesta compareixença ha estat sol·licitada per cinc grups parlamentaris. Per tant, procedirem a donar-los la paraula de major a menor. I, per tant, doncs, el primer torn seria per al diputat Jordi Terrades, del Grup dels Socialistes de Catalunya, per cinc minuts.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. Agrair als representants veïnals de la Coordinadora del Baix Besòs la seva compareixença i explicar quines són les seves preocupacions, les seves necessitats, les seves reivindicacions. No és la primera vegada que es produeix aquesta presència en el Parlament; probablement no en comissió, però sí en altre tipus de reunions. Jo crec que és oportuna, aquesta compareixença, perquè el Baix Besòs compta aproximadament amb setze dels vint-i-cinc barris més vulnerables de Catalunya, no? I, per tant –em sembla que era el mateix Sánchez que ho explicava, el president de la coordinadora–, el fet de la signatura del compromís dels cinc municipis, però sobretot la incorporació del Govern de Catalunya i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, ha de donar un impuls, esperem que estratègic, en aquest decàleg de mesures, eh?, que s'ha acordat per consolidar la transformació nord de l'àrea metropolitana de Barcelona.

Perquè és cert..., probablement també per la situació, per les característiques geogràfiques del territori en el que ens movem, era molt més fàcil actuar sobre la plana –sempre ho és– que no pas quan entres en els corredors, que ens porten cap a altres territoris, cap a altres comarques, cap a altres països, també, en aquest corredor. Per tant, és bo que també les mirades es dirigeixin cap al nord, cap al nord de la ciutat de Barcelona, cap al nord de l'àrea metropolitana, amb tot un seguit de qüestions que per nosaltres són prioritàries, no?, aquests compromisos per la millora mediambiental d'aquest territori, per produir un canvi en el teixit productiu que s'ha suportat també al que seria la zona nord de l'àrea metropolitana, per desenvolupar nous pols turístics i, sobretot, per actuar sobre les infraestructures, que ajuden també a reduir la vulnerabilitat social que es produeix en aquests entorns. I això ha de passar, bàsicament, des del nostre punt de vista, per la millora també de les polítiques d'habitatge i de les infraestructures de transport públic.

Per a això es necessiten recursos pressupostaris. Perquè està molt bé fer decàlegs, però si després no venen acompanyats d'una planificació a mitjà termini i amb recursos pressupostaris, doncs estarà molt bé, però no millorarà, eh?

En el pressupost que el Parlament acaba d'aprovar recentment, es comencen a donar ja orientacions de per on..., no només pensant en la zona nord de l'àrea metropolitana, pensant en el conjunt de les polítiques de transport públic, però sí que hi han indicacions clares en el sentit d'inversió d'aquí al 2030, i amb redacció de projectes executius per tirar endavant algunes de les qüestions que s'han plantejat aquí, no?: el perllongament de la línia 1 del metro o la interconnexió entre l'L3 i l'L4, sobretot amb aquesta ròtula que haurà de fer la nova estació de la Sagrera quan estigui funcionant.

La nova llei que es va aprovar al Parlament, també, de millora urbana de barris i viles. És veritat, en el pressupost del 2023 no hi ha consignació pressupostària –hi ha una consignació per crear l'oficina per començar a desenvolupar aquest pla–, però sí que hi ha el compromís del Govern, subscrit amb els grups parlamentaris que vam donar suport als pressupostos, del desplegament efectiu amb recursos econòmics de la llei coneguda com la «llei de barris», eh?, i, per tant, aquest compromís de desplegament del 2024, no pensant només en el Baix Besòs, sinó pensant en el conjunt de viles, ciutats de Catalunya.

Bé, en tot cas, com hem fet en altres ocasions, escoltar les reivindicacions de la coordinadora veïnal, les associacions de veïns, per tal d'estar atents a la implementació de polítiques públiques que ajudin a solucionar alguns dels problemes que heu plantejat.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula la diputada d'Esquerra Republicana Ana Balsera per cinc minuts.

Ana Balsera i Marín

Gràcies, president. Començar per un agraïment a la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs –fa anys que ens coneixem, que hem tingut moltes reunions–, i, sobretot, jo crec que un agraïment per tota la feina que feu pel nostre territori, pel Baix Besòs, per treballar per unes problemàtiques conjuntes que presenten els nostres municipis. Veig aquí representades Barcelona, Badalona, Santa Coloma de Gramenet, però hi falten també Sant Adrià i Montcada. I la veritat és que, sense la vostra feina, moltes de les fites que hem aconseguit segurament no haguessin estat possibles.

He de dir, no?, i reivindicar la importància que té el nostre territori i la importància de que sapiguem treballar conjuntament, perquè precisament la manca de treball conjunt o de visió metropolitana i de municipis que hem tingut han fet que, històricament, haguem patit uns greuges que, per exemple, no ha patit el Baix Llobregat, no? Nosaltres, sempre, inevitablement, ens comparem amb totes les millores que ha tingut l'altre territori, i, en canvi, com el Baix Besòs ha estat més oblidat de les polítiques públiques.

I això s'està revertint, i ho veiem, no? Ara podem sentir que amb aquesta Generalitat hi ha un compromís ferm, també, pel Baix Besòs en les seves polítiques. Sentim que el nostre territori comença a estar al centre de les polítiques públiques, i ho veiem, per exemple, amb el *hub* de l'audiovisual i del videojoc, que ha de ser una empenya per a Sant Adrià i Badalona, i, de retruc, per a tot el Baix Besòs, amb una aposta clara per tornar la indústria al nostre territori, no?, al polígon del Sot i el polígon del Sud. També ho veiem amb que per fi s'ha tret del calaix l'ampliació, tan reivindicada, de l'L1 perquè connecti Santa Coloma amb Badalona. I és que no és possible que a territoris que ens separa un carrer, que mig carrer és de Santa Coloma i mig, de Badalona, no hi arribi el metro. O sigui, això era inqüestionable.

També tenim altres reptes, no?, com seria la C-31, que ja s'està creant un grup de treball, que precisament va aprovar aquesta comissió, perquè el Departament de

Territori parli amb els ajuntaments i totes les entitats i actors que reivindiquen, no?, que s'ha de treballar per veure si s'ha de pacificar o quin és el mètode –el soterrament?–, però que parlem de la C-31, que divideix Sant Adrià i Badalona. El Tram baix, que també és una reivindicació històrica.

Per tant, vosaltres heu definit aquestes prioritats, que compartim totalment. De fet, aquí el document de compromisos d'acció conjunta jo crec que és compartit per qualsevol veí o veïna del Baix Besòs, amb aquests grans reptes, com en matèria d'habitatge; és que tenim un problema seriós en matèria d'habitatge al nostre territori. Hem d'apostar per l'habitatge públic; també per als joves, perquè és inconcebible que molts del nostre jovent hagin de marxar de les seves ciutats i municipis perquè no poden fer front a un lloguer o a la compra d'un habitatge. També, a nivell d'habitatge, tenim el problema de que molts dels nostres edificis estan afectats per l'amiant, que en algun moment haurem d'afrontar ja, perquè és urgent aquesta problemàtica.

Medi ambient. Nosaltres crec que tenim una zona privilegiada, no? Tenim la platja, però tenim el riu Besòs, tenim la serralada de Marina; és a dir, tenim un corredor verd que hem d'aprofitar.

Com deia abans, apostar pel teixit productiu, perquè s'han quedat..., molts dels nostres municipis, no?, com Santa Coloma, ha quedat més per al tema de serveis, i jo crec que hem d'explotar la indústria, que ens l'aporta, com ja deia abans, el polígon Sud o Sot.

Tenim moltes necessitats socials, i és que hi ha molts dels nostres veïns i veïnes que pateixen moltes dificultats. I, per tant, hem de posar les necessitats al centre i revertir-ho, en la mesura del possible, dedicant tots els esforços a aquestes necessitats socials.

I, com sempre, m'ha encantat, no?, que heu fet esment de la perspectiva de gènere. I és que ho ha d'impregnar tot, perquè, si no, continuarem amb aquestes ciutats que estan urbanísticament..., fins i tot ja veiem que brilla per la seva absència, molts cops, la perspectiva de gènere.

Són molts els reptes que tenim, però ara hem de treballar. Portem anys que ho hauríem d'haver fet. No s'ha fet fins ara. Doncs posem-hi tots els nostres esforços conjuntament perquè el Baix Besòs estigui al centre de les polítiques públiques d'aquest país i per la dignitat dels nostres veïns i les nostres veïnes.

Simplement, gràcies per tota la tasca que feu, i sempre trobareu el nostre suport.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de Junts. Intervindrà la diputada Maite Selva.

Maite Selva i Huertas

Gràcies, president. Primer de tot, donar les gràcies a la representació veïnal del Baix Besòs per ser avui aquí i explicar-nos i exposar-nos, una vegada més, la seva problemàtica i les seves mancances que tenen. Sí que és cert que és una reivindicació que no és pas nova, que fa temps que es demana. El que sí que aplaudim és que els ajuntaments, amb les seves alcaldies, estiguin treballant conjuntament, perquè, realment, quan hi ha aquesta unitat de municipis, tot és molt més..., es sumen els esforços i... A més a més, que l'àrea metropolitana també estigui al costat i que també s'hi sumi, i que té un gran potencial, doncs és també d'agrair. Pel que veig, cada vegada hi ha més unitat i més cohesió, que es treballa més en equip i que es treballa molt més..., amb molta més amplitud.

I aquí el que necessiteu, també, és el Govern de la Generalitat, que estigui, que hi sigui. Perquè hi ha compliments de sentències a complir; potenciar i ampliar l'observatori. Intervenen diferents departaments del Govern: d'Acció Climàtica, de Territori, d'habitatge. Hi ha moltes mancances i moltes problemàtiques, que nosaltres el que hem de fer és agafar-les totes i treballar-hi i ser-hi, sobretot ser al costat de tots

aquests veïns i veïnes que tenen totes aquestes mancances. El tema d'habitatge és un problema molt greu, de molta necessitat; el tema de fuites de l'aigua. En el temps que estem i en els moments que estem, tot això no hauria d'estar passant.

Per tant, el benestar de veïns i veïnes ha de passar per davant de tot i hem de ser-hi, i, per tant, prenem nota de tot el que heu demanat. I nosaltres estarem al costat vostre i estarem al costat també de que el Govern, amb les seves partides pressupostàries, facin incís a tot el que..., que hi siguin. I estarem pendents que el Govern sigui al vostre costat i nosaltres també. Moltes gràcies per la vostra presència avui aquí.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. El Grup Parlamentari de la CUP també és un dels grups que signen aquesta compareixença, però avui les seves diputades no hi són. Per tant, donarem la paraula al diputat David Cid, del Grup Parlamentari d'En Comú Podem, que és també l'últim grup signant d'aquesta compareixença.

David Cid Colomer

Bé, bon dia. En primer lloc, òbviament, agrair doncs a la Coordinadora Veïnal del Baix Besòs la compareixença. Segurament necessitariem encara més temps del que disposem, però crec que és important, no?, escoltar-vos aquí al Parlament de Catalunya. I partint jo crec que d'una premissa que vosaltres situeu i que crec que és bo que reconeguem, i totes, que segurament el Baix Besòs ha estat un dels grans territoris oblidats de Catalunya jo diria que durant molt de temps. Fins i tot podríem dir, durant aquests quaranta anys de democràcia, que, realment –i s'explicitava també aquí–, fa que tinguem setze dels vint-i-cinc barris més vulnerables concentrats en aquesta zona, en aquest territori.

Jo crec que, aportant algunes de les coses que vosaltres situàveu, és molt important que donem resposta i donem recorregut a una llei, que en aquest cas va impulsar també el nostre grup parlamentari, però que ara, evidentment, és una llei del Parlament de Catalunya, que és aquesta llei coneguda com a llei de barris verds, que busca relançar i recuperar la intervenció que es va fer en el seu moment amb la llei de barris, però fer-ho des d'una perspectiva molt més àmplia i des d'una perspectiva del segle XXI, no intervenint només en el que és l'espai públic, sinó fent una intervenció integral, també pel que situàveu, no?, és a dir, sobre la necessitat d'intervenir especialment en el que té a veure amb l'habitatge, amb la rehabilitació dels habitatges i, evidentment, amb la transformació que necessitem en aquests barris.

Hi ha el compromís, per part del Govern, que no és només posar en marxa la llei, sinó també de dotar-la pressupostàriament, i jo crec que aquesta és la part més important, no? Jo crec que segurament un dels grans èxits que hem tingut com a país va ser en el seu moment la llei de barris; crec que va ser un instrument molt potent per intentar intervenir especialment en barris vulnerables, i crec que, segurament, més enllà de que tinguem la llei, que crec que és positiu, crec que, evidentment, la part fonamental és que siguem capaços de dotar-la pressupostàriament, com existeix el compromís. I, evidentment, no s'entendria de cap altra manera que el Besòs no fos una prioritat, i torno al que deia abans d'aquests setze, d'aquests vint-i-cinc barris vulnerables.

També apuntàveu vosaltres un element que crec que és molt important, que és tot el seguit d'externalitats negatives o tota la càrrega, per dir-ho d'una altra manera, de solidaritat territorial que ha assumit aquest territori, no? I parlàveu vosaltres de les infraestructures; també podríem parlar –i vosaltres ho situàveu–, per exemple, del cas de Lafarge, eh? I nosaltres veiem amb molta preocupació i no compartim en aquest cas la decisió del Govern de la Generalitat de tornar a atorgar, evidentment, la llicència perquè l'empresa pugui operar. Sabeu, a més a més, que els veïns i veïnes de Can Sant Joan hi estan en contra i, evidentment, també en contra, en aquest cas, l'Ajuntament i l'alcalde de Montcada, que de manera reiterada està recla-

mant, evidentment, el tancament d'aquesta empresa per l'impacte mediambiental que té en els veïns i veïnes del territori.

I crec que aquí també hi ha un altre element molt interessant, que se situa també a Montcada, que crec que també hem d'introduir i fins i tot, no?, debatre si val la pena estendre al Besòs, que és, diguéssim, sobre aquests sobre costos que assumeixen ajuntaments, i especialment territoris, que no tenen moltes capacitats econòmiques, que no tenen molts recursos, sobre les externalitats d'assumir infraestructures, que, evidentment, no són només infraestructures que utilitza la gent del municipi o fins i tot són infraestructures que majoritàriament no utilitza la gent del municipi.

I, en aquest sentit, crec que és interessant també el que està situant l'alcaldeessa de Montcada, la Laura Campos, que està situant que Montcada necessita, no?, en aquest cas, ser declarat municipi de règim especial, quan, al final, tu tens diferents infraestructures viàries, diferents infraestructures ferroviàries, amb el sobre cost que això suposa, però també amb la vulnerabilitat que suposa. I, de fet, fa pocs dies també va comparèixer aquí la plataforma veïnal per a la pacificació de la C-31. I, clarament, la C-31 no només té un impacte des d'un punt de vista ambiental a Badalona i en els seus veïns, sinó que és un element de fractura i de desigualtat brutal a la ciutat de Badalona. I, per tant, crec que aquests temes també hem de començar a col·locar-los, perquè també hem de dotar, jo diria, la capacitat econòmica d'aquests ajuntaments, perquè puguin intervenir i, al final, perquè puguin impulsar les millores, i especialment les millores en els serveis públics, per cohesionar aquests municipis.

En tot cas, disposats a seguir-ne parlant, disposats a seguir escoltant-vos, i, evidentment, doncs, traslladar que per nosaltres, òbviament, ja va sent hora de que el Besòs, i especialment el Baix Besòs, sigui una prioritat al nostre país.

Moltes gràcies per la compareixença.

El president

Moltes gràcies. Ara, escoltant el diputat Cid –permeteu-me una llicència de trenta segons–, he recordat que, amb l'alcaldeessa de Barcelona, vaig tenir l'honor de posar la primera pedra al sisè edifici dels nou que la UPC construirà al final de la Diagonal en el campus de la UPC. Avui, que he tornat amb el diputat Fàbrega a pas de bou per la ronda i el seu col·lapse –ronda Litoral–, he pogut... I agrair que aquesta va ser una aposta personal en plena crisi financera –any 2011– del president Mas i del conseller Mas-Colell.

Ho dic, perquè ara comentàvem la dinamització que està donant la Universitat Politècnica de Catalunya a un barri davant de la Mina i com això està reactivant-lo. I és aquí el futur de..., per aquí passa, penso jo, també una part del futur del vostre barri.

Perdoneu, no faig mai aquestes llicències, però avui... Bé, disculpeu-me.

Seguidament, donaríem ordre als grups parlamentaris per ordre de major a menor, i ara correspondria la paraula al diputat Andrés Bello, del Grup Parlamentari de VOX.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Gracias a los representantes de esta Coordinadora Veïnal del Baix Besòs por sus explicaciones, por sus reivindicaciones. Y sí que quería hacer una pequeña petición al presidente: que sea generoso en el tiempo, porque me gustaría acabar de escuchar lo que tenían previsto contarnos y que no les ha dado tiempo.

Muchas gracias.

El president

Per tant, els seus minuts els computem... Per tant, els hi regalem un *extra bonus*. La diputada Marina Bravo vol dir alguna cosa, del Grup de Ciutadans?

Marina Bravo Sobrino

Gracias, *president*. Bueno, por nuestra parte, agradecer la comparecencia. Yo creo que muchas de las reivindicaciones que hacéis son compartidas. El Baix Besòs

es una zona por la que discurren muchísimas infraestructuras, pero no de todas ellas se beneficia; algunas son más bien un perjuicio, ¿no? Y también tiene muchas infraestructuras que están pendientes desde hace ya muchos años y que en nuestro caso –pues yo qué sé, como, por ejemplo, la prolongación de la línea 1 de metro–, pues, llevamos tiempo reivindicando. Así que tomamos nota de algunas de las que ya hemos defendido y de muchas otras que habéis mencionado en la comparecencia.

Gracias.

El president

Moltes gràcies. Per tant, ara vostès tindrien un torn de deu a quinze minuts, en funció de la flexibilitat, que es poden repartir com vulguin per tal de... *(Pausa.)* Endavant.

Jose Sánchez Mellado

Bé, l'hi comentava precisament al senyor president: nosaltres ja hem deixat una mica el discurs victimista, eh? Sabem que hi hem estat i continuem a marxar força millorant alguna cosa, però..., oblidat durant molts anys, aquest territori, per part dels diferents ens supramunicipals, perquè els municipis d'allà som bastant pobres.

És evident que sí que tenim una gran quantitat de barris amb una situació fregant la pobresa molt alta: dels vint-i-cinc, com deia –no en recordo ara...–, penso que un díputat, en són setze. Però també tenim molta potencialitat com a territori. Això és lo que tenim i això és per lo que estem treballant. I això és lo que demano com a entitat aquí al Parlament: que treballi legislant, empaitant el Govern per a la millora d'aquest territori; una situació com la que tenim amb la UPC, com deia abans el president de la comissió.

Per l'altre costat, si avancem cap a dalt, el tema de Torribera, un gran potencial en nutrició i farmacologia; el tema del campus de Can Ruti. Això ho hem d'aprofitar. Hem d'aprofitar a la mateixa vegada, també, un treball per part de les administracions i el legislatiu del Parlament perquè en el nostre territori els polígons siguin polígons de creació de treball, siguin polígons de creació de riquesa, perquè, tal com estan ara, estan... Deia el company que en són onze a Montcada més dos a Sant Adrià més quatre a Badalona, en són disset, amb molta força, i aquesta força s'ha de traslladar investigant, caminant, aprofitant.

Perquè nosaltres sí que, evidentment, estem en contra d'algunes de les qüestions del PDU de les Tres Xemeneies, però també hem de ser valents i aprofitar l'opció que ens dona. Ara, també dic: això no és un document i deixar-lo anar, deixar-lo per a avui, per a demà o per a demà passat. No, no, això ha de ser ja: treballar. Treballar ara, això és lo que demanem.

Gràcies.

Jordi Giró Castañer

Bé, podríem estar parlant molta estona de la feina feta. Jo em referiré una mica al tema de la vulnerabilitat social, no? Nosaltres aquí sí que demanem que dintre de l'espai del consorci..., perquè entenem que el consorci ha de ser, o hauria de ser, el punt de trobada i de relançament, de seguiment, de potenciació, i, realment, que acabi sent, una mica, la imatge del territori. I això per nosaltres és important, perquè és l'única manera que puguem establir polítiques de l'àrea, de tota l'àrea, polítiques de benestar social, focalitzades, sobretot, amb aquesta mirada supramunicipal, perquè, en definitiva, estem parlant d'una cosa supramunicipal en termes administratius, no? Per tant, aquí estan les administracions. Jo crec que aquest hauria de ser un objectiu a tenir molt en compte.

Nosaltres..., un dels temes que ja hem explicat i que val la pena potser esmerçar-hi esforços... Sobretot, el tema d'aquesta construcció amb aquesta perspectiva de gènere per nosaltres és una cosa fonamental. I, sobretot, també en un altre aspecte que no hi hem entrat a fons, però que ara l'anomenaré: sobretot en el disseny i la transformació urbanística de les nostres viles amb aquesta perspectiva, la socialització de les cures i la participació de les dones a la vida associativa; aquest és un

element que sempre va quedant i que hem de potenciar d'una vegada per totes. Hem d'aprofitar el moment d'aquesta concreció del consorci per impulsar tot això.

Igual que també aquestes accions col·lectives de cara, en el nostre territori..., pel tema de les desigualtats retributives. Estem parlant del sector productiu, però hem de tenir en compte, aquesta incorporació, com es produeix, que no es produeixi amb aquesta desigualtat; que aquest és un element, per desgràcia, que massa sovint estem veient, no?

I, per descomptat, la violència masclista és un tema que ens hem de posar en primera línia, perquè, si no, no avançarem. I aquest és un altre tema que a nosaltres ens preocupa moltíssim.

I un altre que no ha sortit aquí, però que el diré ara en aquest moment, però s'ha d'entendre d'una manera integral: lo que nosaltres anomenem la «seguretat integral», no?, que aquest és un element important; però no tant policial, sinó integral, vist amb una perspectiva global i metropolitana i, sobretot, relacionada amb l'espai públic. Hem de tenir en compte que, si s'ha de fer aquesta transformació, això per nosaltres és un element cabdal. I això vol dir moltes coses, però sobretot no vol dir estar en un sistema policial o un estat policial, ni molt menys.

I, naturalment, en tot aquest nou espai i aquesta nova centralitat, també pensar en la implementació de mediadors i mediadores comunitàries i la creació de taules de convivència amb la dotació de mitjans econòmics per fer-ho. Però, sobretot –ho ha dit el diputat Cid, no?–, el tema d'aquesta nova llei, que continua..., continua, jo crec, la part essencial de la llei primera de barris, però ara en tenim una perspectiva diferent. Però sí que és veritat que el tema de com se faci la dotació pressupostària per nosaltres sí que és molt important per poder activar totes aquestes polítiques, les d'infrahabitatge, les de viabilitat, les d'equipaments. I, per descomptat, el que tenim pendent: els equipaments sanitaris; que també és una àrea, la del Baix Besòs, amb un dèficit molt gran d'equipaments sanitaris –que no n'hem parlat, d'això, de la salut. I, per tant, aquest és un element, la salut comunitària, també vital per a nosaltres, i que val la pena que hi esmercem esforços.

Però, dit això de la llei de barris, sí que és important que ens ho prenguem en primera línia. Perquè, a més, per mi hi ha una cosa que és molt bona: que, per primer vegada, en aquesta nova llei també es recull no l'excepcionalitat de Barcelona; *permet* –permet– a aquesta àrea de barris de Barcelona que també són vulnerables i que tenen un lloc i una vital importància per lligar tota aquesta àrea del Besòs..., primerament es podrà tenir en compte, i això per nosaltres és molt important. No estem amb les «tonteries» de sempre, si un o l'altre. L'important, realment, és que fem o enfortim aquest bloc. És a dir, hem parlat del sud, que seria el Baix Llobregat, i tenim el nord, que és el Baix Besòs. I, per tant, no és per establir diferències, sinó simplement que puguem esmerçar esforços per fer un pol vital per a la ciutat, al nord i al sud. I aquest per nosaltres és un tema superimportantíssim. Per tant, les qüestions de vulnerabilitat, en tot aquest sentit, per nosaltres recobren una vital importància.

I, sobretot, pensem també, amb tota l'exercitació d'aquesta llei, de quina manera podrem aprofitar també els recursos que vindran per altres conceptes, com els podrem sumar també en aquests programes. I també, per descomptat, haurem també de fixar molt bé els paràmetres de la participació, que la llei ho contempla. Jo crec que aquest és un element també a desenvolupar i que nosaltres, des de la pròpia coordinadora, no volem prendre'ns-ho, perquè aquesta és la nostra també acció: la proximitat i el treball concret en una àrea determinada, que ja hi portem temps. I, per tant, volem focalitzar també aquesta participació en aquestes taules comunitàries que s'establiran i aquests sistemes comunitaris. Però, sobretot, veure que no solament els recursos per la llei, sinó com podem incorporar els recursos d'altres matèries, com que siguin les lleis de nivell d'abast nacional, com són les de resiliència i activació econòmica, els fons Next Generation i altres, no?

I ho deixaria aquí.

Camilo Ramos Barón

Rápidamente también, porque han salido varios temas.

En cuanto al cambio de tejido productivo y su modernización, nosotros estamos absolutamente de acuerdo con la necesidad de unir lo que llaman «empresas, investigación y formación», pero nos gustaría también poner el cuidado. Es decir, yo siempre pongo el mismo ejemplo: el triángulo ferroviario, parte de un sector del plan Sant Andreu - Sagrera, cuando planteó la modificación de su sector hizo un estudio social. El estudio social concluía que los trabajos que iba a ofertar en el triángulo ferroviario –que están la mecánica, los arreglos mecánicos–, pues que los trabajos que iba a ofertar no eran aptos en un radio de un kilómetro a la redonda; ese kilómetro correspondía a los barrios Baró de Viver, parte de Santa Coloma, zona sur de Sant Andreu, Trinidad, etcétera. Y creo que hay que mirar al frente, pero hay que tener en cuenta que necesitamos también trabajo para la gente que vive y está en esos barrios, y que no necesariamente tiene que ser todo poniendo la imagen en –y además en una imagen muy estereotipada en estos momentos– formación técnica, investigación, desarrollo.

Y aquí me permito hacer un deseo casi personal, que creo que compartimos todos en la deso. Tenemos la costumbre –sobre todo los planes estratégicos y todo eso– de que la gente que participa en las discusiones son ingenieros, ahora biólogos, arquitectos, urbanistas, economistas; que parece que el mundo real se haya dibujado sólo en relación con lo técnico. Allí apenas hay ni artistas ni filósofos ni historiadores, como si las ciudades fueran sólo un entramado económico de producción y los ciudadanos fuéramos parte de ese entramado económico. Somos una parte y es parte de nuestras vidas, pero desde luego no nos debemos dedicar sólo a eso, sino fundamentalmente a pasarlo bien y vivir.

El segundo tema que ha aparecido por aquí, la rótula de la Sagrera, que me parece importante, y a nosotros nos parece importante. Ahora, ya que estamos aquí, pedimos una reflexión también –ya lo hemos pedido al Ayuntamiento de Barcelona–: que la rótula de la Sagrera, siendo importantísimo y siendo el principal nodo de comunicaciones de Cataluña en estos momentos, no puede acabar siendo un Sants bis, es decir, rodeado sólo de residencial, y luego más alejado el tejido productivo, sin que existan en la zona equipamientos de carácter nacional o metropolitano, porque es una oportunidad perdida brutal, y eso...

Y hago un aparte, porque..., uno o dos temas... Por ejemplo, Barcelona está reclamando..., o ciudadanos de Barcelona están reclamando del Departamento de Justicia un solar, que es donde van a ir los juzgados, parte de los juzgados. ¿Por qué? Porque la Generalitat tiene en estos momentos la potestad y el uso indefinido mientras ese solar siga siendo juzgados. Pues habría que negociar, entre el ayuntamiento y la Generalitat, una salida para trasladar la calificación de equipamiento a otra zona de centralidad metropolitana, y sugeriros que planteéis los entornos de la Sagrera como posible alternativa y liberemos los solares de juzgados, que bastante tiene Ciudad Vella con la falta de equipamientos.

Tres, el tema de *habitatge*. Lo que yo pretendía hacer antes era una llamada en el sentido de: cuidado, porque lo que nos está pasando y las necesidades que ahora tenemos en el barrio del Besós, lo que está pasando en la Mina... Los polígonos de los años cincuenta, sesenta, setenta van poco a poco a ir deteriorándose. Vamos a tener unas necesidades presupuestarias en ayudas a rehabilitaciones integrales que creo que son muy importantes y que en nuestro caso coge a casi todo lo que hizo Adigsa en su día y en los barrios de Adigsa, pero coge, como sabéis también..., porque se está haciendo lo de eso, lo de San Roque, etcétera. Hay cantidad de barrios que van a entrar en esa situación con el tiempo.

Y yo sólo decir que, bueno, me alegro de lo de la C-31 –estamos de acuerdo–, pero, si hay una comisión de trabajo sobre ese tema, nos gustaría estar en la comisión de alguna manera. Creo que tenemos cosas que decir y creo que además hay traba-

jos històrics hechos sobre ese tema, tanto por el Área Metropolitana de Barcelona como por otros agentes –el Ayuntamiento de Badalona también tiene trabajos hechos.

Y, luego, lo último ya –porque estoy a menos dieciséis–, es que estamos... El Consorcio del Besós va a ser muy importante. Pero si el Consorcio del Besós se deja exclusivamente a la gestión técnica y no hay una implicación política muy importante por parte de todas las alcaldías, se va a reproducir la situación de..., un poco de drama de visión global de toda la zona. ¿Por qué? Porque el día a día de todos los municipios –y eso es verdad–, pues, se come el tiempo –se come el tiempo. Y nos lo han reconocido los propios alcaldes, que les es imposible reflexionar a nivel global tejidos en la telaraña del día a día durante los cuatro años.

Nada más.

El president

Moltes gràcies.

Suspenem un minut per procedir al canvi de compareixents.

La sessió se suspèn a tres quarts d'onze del matí i catorze minuts i es reprèn a les onze i tres minuts

El president

Seguim endavant.

Compareixença d'una representació de la plataforma cívica Trànsit Roda't per a informar sobre la seva proposta per a un trànsit de qualitat

357-00887/13

Tenim la compareixença segona de l'ordre del dia d'avui, una representació de la plataforma cívica Trànsit Roda't davant d'aquesta comissió per informar sobre la seva proposta per a un trànsit de qualitat.

Donaria la paraula als seus ponents per un màxim de quinze minuts.

Gràcies.

Josep Bas Portet (representant de la plataforma Trànsit Roda't)

Molt bé, moltes gràcies. Bon dia. Gràcies per permetre'ns ser aquí i exposar la problemàtica que tenim. Nosaltres venim de Roda de Ter; suposo que tots coneixeu més o menys el poble, conegut per en Miquel Martí i Pol. És un poble de la Catalunya central, de la comarca d'Osona, sis mil habitants. I nosaltres venim de representants d'una plataforma cívica que es diu «Trànsit Roda't», i som, una mica, els representants del malestar popular que tenim actualment a Roda de Ter, perquè hi ha un trànsit exagerat. La nostra feina és impulsar les autoritats, en aquest cas –per això som aquí–, també les autoritats municipals, impulsar-les a trobar una solució.

Nosaltres no sabem quina solució, i segurament que hi ha diverses possibilitats, però no volem ser ni som tècnics. I, per tant, nosaltres el que exposarem a continuació serà la problemàtica que tenim, amb un trànsit que travessa diàriament la nostra població, que, amb una carretera longitudinal d'uns dos quilòmetres, aproximadament, hi transiten diàriament –depèn..., fonts consultades del propi ajuntament–..., doncs poden ser entre 15.800 i 18.000 vehicles diaris. Aquests vehicles tant poden ser cotxes, furgonetes, autocars, tràilers. Degut al fet que hi han pobles del voltant..., pobles i ciutats, com és la ciutat de Vic, que és el capital de la comarca; Manlleu, que és la segona ciutat en importància de la comarca, i l'Esquirol, que té un polígon industrial important de càrnies, de la indústria càrnia. Doncs s'ha generat un moviment de vehicles que travessen Roda; travessen, sí, sí, la nostra població de dalt a baix.

Llavors, això ens preocupa; una gran preocupació, no només pel tema de perillósitat, sinó també perquè minva considerablement la qualitat de vida dels vilatans de Roda. Llavors, què fem nosaltres aquí? Representar aquest clam popular de trobar

una solució. Quina? No ho sé. Nosaltres no som tècnics ni volem ser-ho ni juguem a ser tècnics, sinó que és proposar això, que ho entomem com una problemàtica gruixuda que afecta el nostre municipi.

Ara passarem la paraula a la Cesca Costa, i ella parlarà una mica del dia a dia, com vivim i com veiem aquesta problemàtica. Després, finalment, l'Assumpta Cunill parlarà de les actuacions que hem portat a terme des de que ens vàrem constituir, al novembre del 2021, fins a l'actualitat, que anem fent tots els passos que anem fent, les instàncies amb qui tractem i les reunions que fem amb el poble i la ciutadania per desactivar aquest encallament que hi ha, diguéssim, estem encallats, no hi ha solució. Des de fa vint-i-cinc anys que aquesta problemàtica s'ha detectat, però amb els anys ha anat creixent degut a això, a l'existència de polígons, polígons industrials, que el que fan és..., ha set accelerar el pas, que és insuportable, de vehicles. A part de perillositat, doncs, la qualitat de vida, les pudors, etcètera.

Cedeixo la paraula a la Cesca i us explicarà el dia a dia de com ho vivim els rodencs.

Francesca Costa Mulas (representant de la plataforma Trànsit Roda't)

Moltíssimes gràcies. Bon dia a tothom. Doncs, com us deia el company, en Pep, l'exposició que jo us faré és com veiem i sobretot com vivim, o com malvivim, aquest problema tan greu que tenim en el poble de Roda de Ter.

Diu: tot canvia, i, evidentment, és el progrés –el mal anomenat «progrés», que a vegades diem. Així, en els darrers anys, l'increment de trànsit rodat –tràilers, camions, maquinària agrícola, furgonetes, cotxes, autobusos, motos– que travessa el nostre municipi ha experimentat un increment més que evident. I això, per a un poble que només disposa d'un únic pont sobre el Ter per poder-lo travessar sense haver-se de ficar en el centre del poble, genera una problemàtica de notables dimensions, i més si tenim en compte que aquesta única via acumula no només el trànsit dels rodencs i dels masiencs, sinó també dels vehicles que provenen del Cabrerès –l'Esquirol, Cantonigròs, Rupit i Pruit– i de tots aquells que van i venen de pobles i municipis veïns i propers, com són Manlleu, Torelló, Gurb, Masies de Roda, per arribar a l'eix Transversal o bé als polígons industrials dels voltants de Vic i de Manlleu.

Hem d'afegir també la major part dels turismes que porten els 150.000 visitants anuals al poble de Rupit, que travessen bàsicament durant els caps de setmana i que es serveixen de la carretera que travessa Roda per accedir-hi; com ho fan, igualment, els que visiten els altres indrets del Cabrerès. Un trànsit aliè i indesitjat colossal. Tot plegat genera un trànsit, sobretot en hores punta, descomunal; volum de trànsit que representa un greu perjudici per a tots els que el patim a diari directament, els que vivim a la carretera, però també, evidentment, per al poble en general. Ens referim, és clar, als problemes greus, sobretot molt greus, que són la causa de la reducció de la qualitat de vida dels ciutadans: pudors, com deia en Pep, fums, contaminació mediambiental i acústica, perillositat i sinistralitat. Problemes tots ells que contribueixen definitivament a perjudicar la nostra salut –això és importantíssim: parlem sempre de salut i de qualitat de vida.

Al voltant d'aquest eix, la carretera parteix el poble en dos d'un extrem a l'altre del municipi. A més de les «vivendes», s'hi comptabilitzen una bona colla de punts d'especial perillositat: la zona esportiva, amb nombrosa presència de menors que hi duen a terme les seves activitats esportives; la cruïlla amb el carrer que mena a l'escola Emili Teixidor; l'escola de música El Faristol; l'accés al barri on hi ha l'institut Miquel Martí i Pol; l'escola Mare de Déu del Sòl del Pont. A més de les entrades i sortides d'una bona colla de barris: el Pla Xic, el carrer del Bac de Roda i tots els adjacents que hi desemboquen, el barri Sant Sebastià, el Pont Vell, les Escoles, el Santa Tecla, plaça Verdager, el Serrat, la Serra, la Creu, etcètera.

Ha arribat un punt en el qual, després de diverses trobades amb l'actual equip de govern de l'ajuntament, evidenciem que no comparteixen la gravetat extrema de la situació actual, i ens costa veure-hi cap voluntat política de solucionar-ho de mane-

ra definitiva, que és lo que nosaltres demanem –no demanem nyaps, que és el que actualment s’hi està fent. La resposta sempre es basa en les mateixes dificultats: no hi ha diners, hi ha altres municipis afectats que no hi estan d’acord, les gestions són lentes, no és el moment, no depèn de nosaltres.

Nosaltres, com a plataforma cívica Trànsit Roda’t, no som els tècnics, com deia també el company, que podem trobar solucions –i per això avui som aquí–, sinó els promotors d’empènyer les autoritats locals, siguin quines siguin –tant ens fa el color polític que portin– perquè adquireixin el compromís necessari d’encapçalar, davant de les més altes instàncies del país, aquesta demanda popular de tenir la qualitat de vida que el desmesurat volum de trànsit rodat diari ens està robant.

Si ens atenem a les xifres oficials, estem parlant de quinze mil vehicles, aproximadament, diaris que travessen Roda, dels quals més d’un deu per cent corresponen a tràilers, camions i furgonetes. Deduïm, doncs, que no és una solució definitiva pretendre resoldre només el trànsit d’aquest deu per cent. La reducció o supressió només d’aquesta part de tràilers, camions i furgonetes milloraria només parcialment el problema que tenim; per tant, seria insuficient aquesta solució. El nostre poble continuarà tenint..., si traguessin aquest deu per cent, continuarem patint encara un volum de trànsit descomunal. Reclamem solucions definitives i no pedaços provisionals.

Per tot això, i després de diverses consultes amb el departament corresponent de la Generalitat, és una evidència que calen mesures dràstiques i definitives, com és també una evidència que l’actual equip de govern local hauria d’assumir el paper que li correspon, pensem nosaltres, a l’hora de reclamar el dret dels rodencs i de les rodencs de poder viure amb una major qualitat de vida, la qualitat de vida que ens pertoca i que anhelem tant per a nosaltres com per a les futures generacions. De fet, per elles és que estem treballant i estem lluitant per aquest problema. Ho reclamem i ho reclamarem, no només per nosaltres, com deïem, sinó per tothom, pels nostres fills i filles, pels nostres nets i netes. Roda, com ha fet i fa gairebé la totalitat dels pobles de la comarca, construint altres vies o variants que redueixen dràsticament el trànsit del nucli urbà, ha d’encarar també el futur amb la qualitat de vida que ens mereixem.

Reclamem solucions ja, ràpides; hi tenim tot el dret, és inqüestionable. Menys trànsit, més qualitat de vida. No ens mereixem seguir suportant gestions ineficaces. S’ha incentivat el creixement industrial de les rodalies sense haver planificat abans adequadament les infraestructures necessàries per engolir racionalment l’augment del trànsit que tot això ha comportat. Ni Roda ni els rodencs no ens mereixem seguir patint aquest desgavell. Trobar solucions no és un caprici, és una necessitat urgent i de primer ordre per a tots nosaltres. I no, no pretenem solucions que destrossin la natura. Nosaltres també som ecologistes i ens estimem la natura; som de pagès. Però, abans de res, hem de vetllar per la salut i el benestar necessaris que han de proporcionar una vida digna i de qualitat a les persones; una millora que de ben segur dona la possibilitat de reconvertir l’actual carretera en una via molt més amable, que tingui més en compte el factor humà. És saludable patir el trànsit de quinze mil vehicles diàriament? Nosaltres pensem definitivament que no. I per això avui som aquí, per demanar-vos ajuda i la vostra sensibilitat amb un poble que fa massa anys que pateix aquesta manca de qualitat de vida.

Moltes gràcies.

M. Assumpta Cunill Grau (representant de la Plataforma Trànsit Roda’t)

Hola, bon dia. Bé, tal com ens ha dit en Pep, jo comentaré una mica les accions que hem fet fins a avui dia, la nostra plataforma, una mica el nostre recorregut. De cada reunió que hem fet el nostre grup, n’hem fet, n’hem extret una acta, i el que us faré és treure breument de l’acta els passos i les accions que hem fet, perquè vegeu una mica això que he dit abans, el nostre recorregut.

La primera reunió que vàrem fer..., ens vàrem reunir el 23 de novembre del 2021 –per tant, és la primera acta–, i vam fer una reunió amb la gent de Roda, amb els

vilatans que estaven interessats o interessades pel trànsit. En aquesta reunió es van posar de manifest la preocupació, el malestar i la urgència; és a dir, es va posar de manifest la problemàtica greu de la manca de qualitat de vida a causa del volum del trànsit del qual estem parlant. En aquest moment es constitueix la plataforma i es recullen dades de la gent que hi vol participar.

Una cosa molt important, en aquest primer moment ja, és que marquem els criteris per compartir. Realment, sempre hem compartit aquests mateixos criteris. Reivindiquem que tothom tingui qualitat de vida al nostre poble. Llavors, que no parlem mai de variant ni de res en concret, com us han, també, comentat; nosaltres el que volem és que hi hagi una solució al problema i que la gent veiem que hi ha aquesta necessitat urgent d'actuar. Volem solucions i les que es considerin més correctes; per tant, que això ho han de decidir tècnics i qui pertoqui, no nosaltres, com a membres de la plataforma, que no dominem el tema, evidentment.

Considerem afectada tota la travessera del poble: carrers, com també deia la Cesca, avingudes, places, escoles de primària i de música, institut, poliesportiu, piscina, ambulatori, comerços, parades de bus, accessos a barris. Bé, com veieu, afecta realment tot el poble i tota la gent del poble, no només la gent que està en aquesta via. Llavors, a més a més, temem l'augment de volum de vehicles si s'expandeix l'empresa Patel i els polígons propis i dels voltants de Vic; això és un altre agreujant.

Exposem la perillositat que comporta el descomunal volum de vehicles en el tram d'aquesta carretera, amb problemàtiques de salut mental i física pels sorolls, pudors, contaminació, estrès, i la seguretat viària. Pensem que si anem..., aquí no ho detallarem tot, però podríem també anomenar accidents que hi han hagut, eh?, que n'hi han hagut més d'un. El que passa, que quan no és un accident mortal sembla que no existeixin els accidents, però també hi ha accidents, perquè, com veieu, travessa el poble i afecta molts col·lectius, que hi ha un volum de gent.

La següent reunió la vam fer el 17 de desembre del 2021, que ens vàrem reunir amb l'ajuntament, és a dir, amb l'alcalde i amb un regidor. Vam presentar-los els objectius de la plataforma, vam fer un intercanvi de punts de vista i van, en aquell moment, mostrar la voluntat d'establir plans de comunicació, i nosaltres també hi vàrem correspondre.

La següent va ser el 2 de febrer, que vam fer una reunió amb una diputada d'Osona, la qual està al Parlament de Catalunya, i una consellera. Vam fer també traspàs d'informació i assessorament d'actuacions possibles i contactes possibles. Com també dèiem, a nosaltres el que ens interessava és arribar a tot arreu, fos amb qui fos i amb les persones que ens representeu. Per tant, això era important. I les persones que ens han escoltat, ens hi hem adreçat i..., com ara estem fent, vaja, per veure si podem trobar la millor solució.

El 16 de febrer vam fer una altra reunió amb el director de la Catalunya de polítiques digitals del territori, i aquesta persona va ser el nexa d'unió amb l'Ajuntament de Roda, amb el nostre ajuntament.

L'1 de març no va ser una reunió entre nosaltres, sinó que vàrem fer la presentació de la nostra plataforma al poble, per fer-ho extensiu i perquè, si hi havia gent que no sabia de què anava, doncs que pogués també incloure-s'hi i tal. En aquest moment vàrem passar fulls perquè la gent signés, perquè hi haguessin signatures a favor de la proposta i perquè la gent també ens fes arribar les seves inquietuds i, bé, fer més..., escampar-ho, diguéssim, eh? Per tant, vàrem fer una presentació a nivell de poble.

El 4 d'octubre ens vàrem reunir només nosaltres, perquè el director de la Catalunya central de polítiques digitals i de territoris en aquell moment va ser substituït i, per tant, no vam poder parlar amb ell. I llavors vam tornar a fer una altra reunió amb l'ajuntament per demanar-los a veure què havien fet fins en aquell moment, per estar al cas, a veure si hi havia hagut alguna novetat. Però vam fer també unes preguntes que les vàrem adreçar al ple. Per tant, també les respostes ens va semblar

que era interessant que no només les sabéssim nosaltres, sinó que, si arribava al ple, arribava també a tot el poble.

«Mecatxis!»! Ja he acabat?

El president

Té aquí un marcador, diguem-ne...

M. Assumpta Cunill Grau

Ah! No puc tenir gens més?

El president

Després tindreu un torn de rèplica...

M. Assumpta Cunill Grau

Sí?

El president

...i podreu afegir informació.

M. Assumpta Cunill Grau

Bé.

El president

És que hem de ser estrictes amb el control.

M. Assumpta Cunill Grau

D'acord. Bé, només si puc dir una cosa..., així, que ho englobaré tot. En vàrem fer difusió a la premsa local, a la premsa comarcal; hem tingut entrevistes a la ràdio. O sigui, hem intentat arribar al màxim a tothom. I, en aquests moments, doncs estem fent cartells, pancartes, i som aquí al Parlament per poder acabar-ho d'arrodonir. D'acord.

Gràcies, eh?, moltes gràcies per escoltar.

El president

Moltes gràcies. Aquesta compareixença ha estat sol·licitada pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya; per tant, donaríem la paraula en primer lloc a la seva diputada Cristina Casol, per cinc minuts.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. I benvinguts a la Comissió de Territori, els membres de la plataforma ciutadana Roda't. Bé, heu fet una explicació molt clara, exhaustiva i detallada, i veig que heu fet molta feina en el territori. Aquests poc més de dos quilòmetres veig que –de trànsit– produeixen molt malestar al vostre municipi, eh? M'ha quedat clar que n'hi ha un volum desmesurat, perquè parlu d'uns quinze mil vehicles que travessen per dintre el municipi i sou una població de poc més de sis mil habitants. És a dir, o teniu tres cotxes cada habitant o realment hi ha molta gent forana que hi passa i travessa. (*Veus de fons. L'oradorariu.*)

Veig també, pel que heu explicat, que molts ciutadans pateixen aquest problema de seguretat, de salut, de contaminació acústica, de contaminació ambiental, fins i tot els que no viuen enfront de la carretera, eh? És a dir, perquè he estudiat el vostre municipi; sí que té una distribució molt lineal, marcat molt per la carretera.

Llavors, la titularitat de la via, d'aquesta C-153, és del departament, si no m'equivocho. I us faré una pregunta al respecte, eh? És a dir, vosaltres creieu que una variant seria la solució? Perquè, clar, heu parlat de que és l'activitat econòmica d'aquests polígons o d'aquestes activitats econòmiques que hi ha al voltant del vostre municipi... Desconec si hi ha algun altre possible accés a aquests polígons que no sigui ben bé travessant per dintre de Roda. Però, bé, la pregunta bàsicament és aquesta: vosaltres considereu que una variant seria la solució per al futur i la millora d'aquests problemes de trànsit dels rodencs?

Josep Bas Portet

Primer de tot, no som... (*Veus de fons.*) Perdó, perdó.

Cristina Casol Segués

Sí, sí. Moltes gràcies.

El president

Primer intervindran tots els grups i després...

Cristina Casol Segués

Moltes gràcies. Disculpeu.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, per ordre de major a menor dels grups parlamentaris, li pertoca ara la paraula al Grup Parlamentari Socialistes i al seu diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. Agrair la compareixença dels representants de la plataforma Trànsit Roda't, de Roda, per explicar-nos la problemàtica que tenen en el seu municipi.

I jo només els hi faré... En tot cas, hem pres nota, evidentment, d'aquesta problemàtica. Jo els hi faré un parell de preguntes, perquè és evident que la carretera, que passa pel mig del poble..., tot apunta a la necessitat, o tot apuntaria a la necessitat d'una variant, però això té afectacions urbanístiques en els municipis del costat, eh? I, per tant, la pregunta és evident, vull dir, des de l'Ajuntament de Roda, o, en aquest cas, des de la plataforma, si hi ha hagut contacte amb les municipalitats veïnes, les Masies i Manlleu, i quin tipus de resposta hi ha hagut; si en la seva planificació urbanística hi ha algun tipus de reserva en aquest sentit, i si s'han tingut contactes amb la Secretaria de Mobilitat del Govern de la Generalitat de Catalunya i la Secretaria de Territori, ambdues del Departament de Territori.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de VOX, el seu diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Gracias a los representantes de la plataforma por sus explicaciones. Nos parece una reivindicación bastante razonable. Y suponemos que las personas que están representando a Esquerra Republicana, que es el partido que apoya al Govern, pues habrán tomado buena nota y lo transmitirán al Gobierno y se solucionará pronto. Confiamos en ello.

El president

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

Montserrat Vinyets Pagès

Sí; gràcies, president. Gràcies als compareixents per totes les explicacions. Nosaltres compartim amb vostès que hi ha una problemàtica d'estrès, una problemàtica de soroll, de contaminació i, evidentment, no?, que hi ha una problemàtica de seguretat viària, en tant que quinze mil vehicles rodats travessen el domicili.

Per part de Junts per Catalunya se'ls hi feia una pregunta molt concreta. Vostès, a la seva intervenció, han dit que no eren tècnics i, per tant, no tenien sobre la taula la quina havia de ser la solució a aquesta problemàtica, però se'ls ha emplaçat a que contestessin si entenien que la variant era una solució o no a aquesta problemàtica. Nosaltres volem aprofitar aquest espai per fer-los arribar quin és el posicionament de la Candidatura d'Unitat Popular - Un Nou Cicle per Guanyar.

A nosaltres ens sembla que la realització o la construcció d'aquesta variant no és una solució; que el que faria, bàsicament, la variant seria trinxar cinc quilòmetres de territori de Roda, de les Masies i de Gurb i, a més, destrossaria tota una sèrie de camins de lleure que hi ha al voltant, i el que faria, bàsicament, seria traslladar la problemàtica, en termes de soroll i en termes de contaminació, uns metres més enllà dels que hi ha ara. Per nosaltres, la solució hauria de passar per restringir el pas de camions des de Roda, i que els que hagin d'anar a aquesta macroindústria, que es diu Patel, ho facin per Sant Martí Sescorts, des de Manlleu, i, si cal, fer tots els treballs necessaris per al condicionament de la carretera B-522 en aquells trams que sigui necessari. Que també la solució hauria de passar per reforçar el transport públic interurbà a Roda. I també, sobretot, millorar la freqüència de bus, perquè, per exemple, entre Roda i Vic, doncs, ara mateix només hi ha un bus cada hora, i entenem que hi ha molt marge de millora d'aquestes franges horàries.

També hi ha el tema del pla director de les vies ciclistes de la Plana de Vic, del Consell Comarcal d'Osona, que ha fet el Consell Comarcal d'Osona, on marca precisament com a prioritat fer carrils bicis per comunicar Roda amb Vic i Manlleu, cosa que també entenem que hauria de ser una de les prioritats a l'agenda política.

Sobretot creiem que el problema beu molt, no?, d'aquesta indústria, que és Patel; una indústria que s'ha vist que ha desatès totalment totes aquestes externalitats negatives que provoca el trànsit rodat d'aquests camions; una empresa que també es veu que té una falta absoluta de respecte al territori. Inclús ara, fa uns dies, s'ha conegut que precisament se'ls està investigant per presumptes delictes mediambientals amb relació a la contaminació d'aigües residuals a la riera de Sant Martí. I, per tant, sobretot, on hauríem de posar el focus és en exigir a aquesta empresa que precisament solucioni els problemes que ella genera en termes mediambientals, i més enllà, també, tots els problemes que genera d'exploració en termes de legislació laboral.

Miri, nosaltres creiem que vostès estan al dia, que hi ha un estudi, fet precisament pels Amics i Amigues de la Natura, que el que ve a dir és que gran part d'aquest trànsit rodat no és un trànsit de pas i que, per tant, aquesta variant no solucionaria aquest problema, perquè, d'acord amb aquest estudi, el trànsit no obeeix..., no és un trànsit de pas. A mi m'agradaria que vostès ens diguessin si coneixen aquest estudi, si l'han estudiat, i quines conclusions en treuen. I si dins de les seves reivindicacions hi ha també les que els hi he manifestat ara, no?, hi ha aquestes reivindicacions de millorar la freqüència de bus, fer aquests carrils interurbans i optar per la restricció d'aquests camions per dins de Roda. Si vostès comparteixen aquestes reivindicacions.

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

El president

Moltes gràcies. Tot seguit és el torn del grup parlamentari dels comuns. Té la paraula el seu diputat David Cid.

David Cid Colomer

Bé, bon dia. En primer lloc, agrair-vos la compareixença i també que ens traslladeu la realitat del municipi, que, òbviament, compartim que és una realitat preocupant pel que fa, no? –i ho apuntàveu vosaltres–, sobretot, a la qualitat de vida i a l'impacte que tenen aquests quinze mil vehicles, des d'un punt de vista, evidentment, de contaminació, de contaminació ambiental, de contaminació acústica i també de la fractura del propi municipi.

I jo, en tot cas, també traslladar-vos algunes preguntes. En primer lloc, si també a nivell comarcal heu tingut algun contacte, no?, amb el consell comarcal. I, després, també, com també se us ha plantejat, directament amb la conselleria de Territori, perquè entenc que el que necessita el municipi és un pla de mobilitat que, a més a més, va més enllà de la pròpia dimensió del municipi, i que, com diu vosaltres, la variant pot ser una opció. Però, en tot cas, aquí també jo crec que el que ho ha de

determinar és un pla de mobilitat comarcal que permeti –tenint en compte també la realitat industrial i també les necessitats de la comarca, però també tenint en compte principalment les necessitats ciutadanes– canalitzar, com es plantejava des d’ara, per vies alternatives les necessitats que pugui tenir el sector industrial.

També una certa reflexió de que moltes vegades, quan es plantegen aquests projectes, no es fa una planificació sobre l’impacte que això pot tenir, no?, en molts municipis, i crec que això també s’hauria de tindre en compte. I, evidentment, la mobilitat és un d’aquests impactes principals que moltes vegades pot tenir, com en aquest cas –i en té, clarament–, externalitats negatives. Per tant, jo, com a mínim, preguntar-vos aquesta realitat.

I si també, no?, fruit d’aquests contactes, se us han plantejat algunes possibles alternatives damunt de la taula. Perquè és evident que la variant pot ser una opció, però és veritat que pot tindre altres impactes des d’un punt de vista també urbanístic, com s’apuntava, o també ambiental. I aquí nosaltres, òbviament, el que primer creiem que cal fer és el que s’ha fet fins ara, és a dir, tindre una visió integral de mobilitat. Perquè el que tampoc té sentit és que, en tot cas, municipis, com en aquest cas també Vic, que puguin tindre també en aquest cas..., o altres municipis que puguin tindre situacions similars, generin externalitats en altres municipis, quan tenen..., són directament beneficiaris dels recursos que pot generar una indústria.

Per tant, simplement, també, apuntar cap a aquesta necessitat de treballar de manera compartida, de treballar en xarxa, i no que, al final, un municipi i els seus ciutadans de manera aïllada i sola hagin de respondre a aquesta situació.

De nou, moltes gràcies. I, en tot cas, evidentment, a disposició de la plataforma de Trànsit Roda’t per a tot allò que sigui necessari.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari de Ciutadans. Té la paraula la seva diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidente. Únicamente para agradecer la comparecencia. Y tomamos nota de sus reivindicaciones.

Gracias.

El president

I, en darrer terme, com a grup que dona suport al Govern, té la paraula el Grup Parlamentari d’Esquerra Republicana i la seva diputada Margarida Feliu.

Margarida Feliu Portabella

Bé, moltes gràcies. Sempre és un plaer que osonenques i osonencs ens trobem en un lloc tan rellevant com el Parlament de Catalunya. Per tant, moltes gràcies de ser aquí i de transmetre’ns a tots i a totes una problemàtica que, com ha dit el company primer, en Josep, fa vint-i-cinc anys que és una problemàtica que existeix. Quan unes problemàtiques porten tan temps és que són complexes. Això..., crec que hi estaríem d’acord.

És a dir, la solució no és fàcil, perquè, si hagués sigut fàcil aquesta solució, qualsevol equip de govern, qualsevol conselleria, del color que fos, ho hagués pogut solucionar. Però els temes de sostenibilitat són complexos. Entenc el que esteu explicant. Quan vaig arribar al consell comarcal –fa dos mesos que soc diputada aquí– de vicepresidenta, fa, doncs, tres anys –ara ja no ho soc, perquè estic aquí–, doncs un dels temes primers que va haver-hi sobre la taula era tota la problemàtica de trànsit, no només a Roda, sinó a tota la comarca. I som una comarca en la que els estudis de mobilitat..., perquè tenim una taula de mobilitat que crec que seria molt interessant que poguéssim, des de la taula de mobilitat –perquè això afecta molt més que Roda de Ter; és un tema que afecta molts més municipis–..., que la taula de

mobilitat comarcal d'alguna manera pogués ser un marc en el que poguéssiu... –si us sembla, eh?, vull dir...

És evident que ha sortit aquesta temàtica, perquè els diferents alcaldes, alcaldesses, entitats..., cadascú, des del seu territori, veu que aquesta solució no és fàcil. I a vegades s'ha dit –a Osona s'ha dit–: «No és fàcil, la solució; ni s'espera ni la veiem clara.» D'acord? I quan la companya diu: «Jo vull que sigui demà», que té tota la..., doncs la deixò de poder dir que s'espera a demà, és un tema que compartim que és complex.

Llavors, en els temes de sostenibilitat, si aquests cotxes, doncs, canvien de lloc, van a un altre lloc; és a dir, en els temes de sostenibilitat, les coses no s'amaguen. Quan un es transporta..., sigui la solució que sigui: sigui la variant, sigui... Aquí hi han –aquest document, no?– les anàlisis d'alternatives de la variant que es va fer el 2021. I cada una de les anàlisis et diu les coses positives i negatives –de cada una de les anàlisis. Demanàveu estudis tècnics; doncs bé, hi han uns estudis tècnics que ja plantegen diferents opcions. Llavors, el tema és que és una decisió que afecta, com han dit altres companys diputats, altres municipis. I, per tant, és un tema que, sigui la conselleria... Esquerra Republicana, en aquests moments, doncs..., Marc Sanglas és..., evidentment que coneix aquesta problemàtica, perquè l'Ajuntament de Roda, també, com tots els ajuntaments..., és un tema, sigui... És a dir, el que surti el 28 de maig a Roda, aquest tema també el tindrà i no l'arreglarà en un mes –no l'arreglarà en un mes–, ni en dos, perquè no pot arreglar-ho, l'Ajuntament de Roda.

L'Ajuntament de Roda, com tots els ajuntaments, el que pot fer, d'alguna manera, és dir: «Escolta'm, plantegem-ho.» Però també amb temes supramunicipals. Perquè jo també soc d'un municipi, que també hi passen camions, i el que et diu qualsevol conselleria, no?, sigui de... Nosaltes només fa sis..., bé, des del novembre que Esquerra Republicana, doncs, està a Territori; abans hi han hagut els governs d'altres partits polítics. I, per tant, és un tema que ja sabien; no és un tema que es coneix ara. Doncs si un canvi afecta un altre municipi, aquí sí que hi ha unanimitat: no es fa. Això, les conselleries, d'alguna manera, et diuen –almenys al meu municipi, també–: si uns camions resulta que afectaran un altre municipi, doncs ens hem de posar d'acord.

I aquí es necessita mediació. I aquí es necessita tranquil·litat, potser –i ja sé que és difícil quan et passen els camions per davant. Però, dins del mateix municipi, hi ha també una altra entitat, no?, Amics de la Natura, que... És a dir, també teniu un debat a dins del mateix municipi. Llavors, important: que hi hagi el debat, taula de mobilitat.

La meua pregunta és: és bo crispar aquest tema? O és bo que aquest tema s'afronti amb el màxim de gent possible? Perquè sí que s'han fet coses en temes d'estudis de soroll –que no són prous, eh?–, s'han reduït els quilòmetres, diguem-ne, la velocitat interna, i cada municipi et dirà que ha reduït diferents coses. Llavors, seria bo –i si ho teniu previst com a entitat–, doncs això, eh?, potenciar també aquestes trobades més externes. I, des d'Esquerra Republicana, ens posem a la vostra disposició perquè, d'alguna manera, fem aquest treball –ja ho fèiem des de la taula de mobilitat, però vosaltres encara no estàveu creats, diguem-ne– de seguir treballant com a taula de mobilitat comarcal, o si hi podem ajudar des d'aquí el Parlament, perquè això sigui un treball transversal. Si creieu que això seria una bona possibilitat que no crispés el territori.

El president

Moltes gràcies. Bé, donaríem un torn ara de deu a quinze minuts per tal de que pugueu respondre les preguntes o afegir informació que vulgueu, i us ho repartiu com vosaltres cregueu.

Josep Bas Portet

Deu o quinze cada un.

El president

No, no, no, no... (*Rialles.*) Cada un, no. Al Parlament Europeu, els diputats tenen d'un a cinc minuts. Per tant, l'eficàcia sempre ha de prevaldre en les compareixences.

Josep Bas Portet

Molt bé. Moltes gràcies, perquè veig que és preocupació generalitzada el que ens passa a Roda de Ter. Si m'ho permeteu, començaré responent al representant del Grup Junts. Ens demanes directament si la variant seria una solució. La variant seria una solució? Home, nosaltres no som tècnics. Nosaltres fa gairebé dos anys que estem empenyent per trobar solucions, no empenyem per fer una variant. Això, primer punt. O sigui, nosaltres creiem que la variant podria ser una solució? Podria ser una solució. Que n'hi poden haver d'altres? I tant, però nosaltres no les sabem.

Llavors, ens fa pensar que la variant podria ser una solució el fet que no demanem res més que no s'hagi fet. En aquests moments s'ha aprovat a Artesa de Segre, per exemple; s'està remodelant la variant de Banyoles, per exemple; s'ha aprovat fa dos dies la variant d'Olot, per exemple. Sí que porten controvèrsia, però suposo que després de batallar-hi, de debatre, de convocar reunions i més reunions polítiques, socials, veïnals, etcètera, han aplicat això. Si n'hi hagués una altra, s'aplicaria. Nosaltres no volem una variant, nosaltres no demanem a ningú una variant; nosaltres volem solucions. Clar, si passen quinze mil cotxes...

És cert –és cert–, és clar, traslladem el problema a una altra zona; sí, però a una altra zona que poder són camps de cols o camps de blat o camps de civada. I, en canvi, el problema actualment el tenim..., en aquests dos quilòmetres hi ha la zona esportiva, com hem dit abans, on a diari, cada dia, hi aparquen cotxes allà davant per portar els nens i les nenes, els nois i les noies a practicar esport. Si continuem un tros més avall, cent metres més avall, hi ha l'escola de música, amb la mateixa problemàtica, allà mateix, a tocar de la carretera. Si continuem un tros més avall, hi ha el centre d'atenció primària, el CAP. Si continuem un tros més avall –tot això en dos quilòmetres–, hi ha l'escola Mare de Déu del Sòl del Pont, que és una escola pública, i ens hem deixat l'entrada a l'Emili Teixidor, que és una altra escola, i totes les entrades als barris passen per allà.

Per tant, sí que és veritat que si ho traslladéssim, suposant que la solució fos una variant –suposem-ho–, sí que la traslladem a un quilòmetre, a mig quilòmetre apartat del nucli urbà i, per tant, el problema podria raure allà llavors, però hem solucionat problemes humans de primer ordre. Per tant, podria ser una variant? Podria ser. Nosaltres, més que exigir o demanar o plorar que volem una variant, volem solucions. Si els tècnics ens dieu, o ens diuen, que allà es pot fer un túnel, que no malmetrà cap camp i podrem fer un túnel, doncs fem un túnel. «No, si sembla que podem fer un pont», doncs fem un pont. Si sembla que podem posar uns burots a l'entrada del poble que neguin el pas o que facin com una mena de «guixeta» i... No ho sé. Llavors, a tots els pobles... No demanem res.

Si coneixeu una mica la geografia d'Osona i els pobles com estan, tots els pobles d'Osona –poder ara me'n diríeu un, i diria: «Doncs mira, sí, aquell..., és veritat–, tots han fet una variant. Fins i tot pobles petits, com és el cas de l'Esquirol, que és allà a sobre de Roda de Ter, que està a nou quilòmetres, reben el volum de cotxes –bàsicament dels de l'àrea metropolitana d'aquí Barcelona– que van a visitar Tavertet, que és un nucli..., bé, un poble encara més petit. Només per no haver de patir el trànsit dels cotxes que van a Tavertet ja han fet una variant. Bé, l'han estrenada fa dos mesos, potser. I aquests cotxes, que els de l'Esquirol han desviat, prèviament han passat per Roda. Per tant, nosaltres els hem d'entomar i ells no.

Si aneu a Calldetenes... Calldetenes és la nostra enveja, perquè a part de... Sí que havien fet durant molt temps solucions puntuals –posar aquells bots a la carretera, posar uns semàfors determinats, minvar la velocitat–, sí, però, a la llarga, què han fet? Doncs treure els vehicles del mig de la població, amb la possibilitat que això permet de reconvertir el que abans era una zona transitada per camions de porcs.

Allà Osona és la comarca dels porcs, diguéssim. No sé si n'hi ha cap més –eh?, es pot dir així– a Catalunya que tingui el volum... No sé si tenim la segona illa càrnia més gran d'Europa allà mateix –segona illa càrnia més gran d'Europa, allà mateix, entre Roda i Vic, eh? Doncs Calldetenes s'ha desempallegat d'això i ha reconvertit tot el que és la zona urbana en passejos, que això farà que el comerç se'n beneficiï, l'esbarjo se'n beneficiï, a part de la seguretat, la contaminació, etcètera.

Per tant –ho resumeixo, perquè, si no, elles...–, és una solució la variant? O és la solució? La solució, no. Una solució? Segurament. Però insistim en això, que per això som aquí, perquè la valoreu tots plegats. I no, no, doncs... Però nosaltres el que volem és que hi hagi un ajuntament, el que sigui, de Roda que entomi el problema d'una manera seriosa i definitiva, perquè si l'arrosseguem de fa vint-i-cinc anys i l'anem passejant vint-i-cinc anys més no hem solucionat res; sinó que seiem, parlem-ne, fem una mesa de no sé què, uns contactes, els que s'hagin de fer, i busquem una solució, la millor possible. Si aquesta millor possible és la variant...

Gràcies.

Francesca Costa Mulas

Bon dia. Gràcies a tots per escoltar-nos. Com hem dit abans, jo respondré al Grup del PSC.

Bé, ens demanaves si l'ajuntament i la plataforma treballen conjuntament. Crec..., bé, aquesta és la nostra intenció.

Si hem estat en contacte amb els pobles del voltant, amb Masies i Manlleu. Creiem que a nosaltres, com a plataforma, potser no ens pertoca tant aquest contacte i que això és la feina que ha de fer l'equip de govern que hi hagi en el moment. Sí que sabem que hi han hagut contactes. És evident que és un problema incòmode, perquè lo que és el terreny de Roda està molt capat, i tot el que ens envolta és terreny de Masies de Roda o be de Gurb. Evidentment, si la possible solució, com deia el company, fos una variant, malmetem o ens fem a casa dels veïns, perquè són terrenys que no són de Roda. Bé, aquí hi ha, doncs, les negociacions que pertocarien als equips de tècnics, que és a qui correspon aquesta feina, no?

Nosaltres, com deia en Pep, no demanem una variant, no diem la paraula «variant» perquè no hi entenem, no som tècnics en la matèria; només demanem solucions per a un problema que, com dèiem, és urgent. Ja sé que no és fàcil, ja sé que no és una feina d'avui per a demà, però portem massa temps amb aquest problema al calaix. Per tant, bé, la qüestió és, potser, que ens comencem a arremangar i posar-nos-hi. I, bé, és l'únic que nosaltres, doncs, demanem, eh?, que hi hagi això, que ens hi comencem a posar i que comencem a treballar-hi.

Moltes gràcies.

Josep Bas Portet

Seguint amb l'ordre d'intervenció vostre, agrair al representant de VOX la confiança i el respecte.

Gràcies.

M. Assumpta Cunill Grau

Jo contestaria a la diputada de la CUP. Primer m'agradaria dir, perquè quedi clar, que jo vaig estar en els anys..., fa vint-i-vuit anys era la regidora de Medi Ambient de Roda de Ter, quan precisament en aquell moment no hi havien regidors pràcticament de medi ambient. Per tant, la voluntat hi ha set sempre, que és una de les coses que pensem que és important. Per tirar endavant ha d'haver-hi voluntat. Vull dir que això m'agradaria deixar-ho clar, eh?, vull dir que el respecte a la natura i per tot el que tenim és bàsic. A més a més, permeteu que digui una cosa personal, però soc mestra, i, per tant, això he intentat traslladar-ho als meus alumnes des de fa, ho repeteixo, vint-i-vuit anys, quan més aviat ens deien que érem de Greenpeace, vull dir que més aviat ens ridiculitzaven. Per tant, aquesta estima pel territori i això és bàsic.

Però abans de res, també, dir que soc ciutadana. He estat regidora i, per tant, he pensat per tota la gent del poble. I penso, com també explicava en Pep, que hi ha una prioritat, abans de com repartim el territori i com tractem els camps i la natura, també com tractem les persones, que això és bàsic. I quan parlem de qualitat de vida, hi ha de ser a tots nivells i com a prioritat. Per això volíem defensar la nostra part que ens pertoca, que és la humana, la gent que ens reclama aquest tema. D'acord?

També volia dir una altra cosa –i llavors et passaré, si vols, la paraula–, però també..., aquest estudi que comentaves que tenen aquests companys, que són els Amics de la Natura. Són gent que ens coneixem, evidentment, del poble de tota la vida. A més a més, en aquest cas som molt propers. I sí que n'hem parlat. El problema és que ens costa parlar-hi perquè no és..., amb perdó, i ho diré aquí perquè ens n'heu fet referència, però no ha set mai gent respectuosa. Vull dir, són gent que en comptes de parlar el que fa és insultar, moltes hores, i no hi ha bon tracte. Davant d'aquesta manera de fer, nosaltres no hem volgut entrar-hi. Per tant, per aquesta raó, no hi estem gestionant. I, a més a més, també els hi vam aclarir..., quan ens van dir «podem anar junts», els hi vam aclarir que tampoc no és la nostra manera de fer, perquè nosaltres parlem amb la gent i intentem consensuar coses.

Ho repeteixo, escoltem..., ja veieu que hem fet tot un seguit de coses. I nosaltres no fem una proposta com a tècnics, i pensem que ells sí que ho fan. Ells diuen: «Ho hem mirat i s'hauria de fer això, allò, allò, han de passar per aquí.» I, davant d'això, nosaltres ens n'apartem, perquè no gosem, no som tan agosarats i no ens creiem que siguem les persones que puguem fer aquesta feina. Llavors, per aquestes raons i perquè no ens hi sentim..., no ho compartim. Clar, una cosa és que potser t'ho vinguin a exposar i l'altra cosa és compartir-ho. Ens costa molt. No és la nostra voluntat, perquè, ja ho veieu, intentem parlar amb tothom. Però és aquesta la raó per la qual... També comentaves que hi havia el poble i primer hem de dialogar amb la gent que tenim propera. Dialogar, sí, però anar a escoltar pinyes, tampoc. D'acord? Per aquesta raó, doncs, ens costa una mica. Ara, hi estem oberts? Sí, sí, hi estem oberts. Però no és el fil que nosaltres estem seguint, eh? Una mica, era aquesta l'explicació.

El tema del transport públic, hi estem totalment d'acord. Mira, també una altra cosa, i perdona que ho personalitzi, però soc de les persones –i, per tant, ho he comprovat–..., soc de les poques persones que hi vaig, en transport públic i vaig... Jo tinc una companya aquí –ho dic perquè som gent que ens trobem– que som els que utilitzem el transport públic. Vull dir que, a favor? Totalment. Per tant, això ho vetllem? També, de totes totes. En el moment que hi érem..., també a l'ajuntament hi vam estar, eh?, i encara ho fem.

El tema, bé, de les freqüències i això és discutible, però aquest tema nosaltres..., quan convingui. D'acord?

El tema dels ciclistes, també vam ser..., i som persones que –ja ho saben– reivindicuem que hi hagin altres vies per no anar d'un poble a l'altre sempre en cotxe. El que passa, que les vies per anar-hi no són tan fàcils –s'han d'arreglar–, i mentre no siguin tan fàcils, depèn de quines persones no es poden traslladar en bicicleta. És una finalitat a la qual volem arribar-hi tots, anar en bicicleta, però a hores d'ara és complicadíssim. Mira, només per dir-te: una persona d'aquesta altra plataforma, diguéssim, dels Amics de la Natura, ha optat per anar en bicicleta, suposo, per reivindicar-ho, i acaba passant a vegades per llocs que no són correctes, amb perillositat dels veïns, de la gent del poble. I alguna raó li han demanat i han dit que és perquè passen masses cotxes i camions per la carretera i li fa por. Jo crec que queda bastant il·lustrat. Què vol dir? Que sí que passarien en bicicleta i a peu pel poble si realment no passessin aquests camions –que n'hi han de tonatges impressionants– de porcs –ja us ho imagineu; un camió de porcs no és una coseta..., eh?–, busos, tot tipus de vehicles. Vull dir, és la primera persona, la que hi reivindica, que no hi passa per por. No ho sé, eh? Ho repeteixo, és per il·lustrar-ho una mica.

Vull dir, a vegades també és important anar al territori, i us hi convidem. Si voleu venir un dia a Roda a només estar-hi una estona... Tot això que us hem dit queda bastant palès. Sí que hi han solucions, però a vegades no cada municipi ho viu igual, eh?

No ho sé –perdoneu–, el temps ja veig que...

Josep Bas Portet

Sí; a mi m'agradaria afegir-hi..., això, has parlat bastant del grup de la natura; els coneixem, som amics. De fet, nosaltres dos, que som parella –ja se'ns nota, que bé, i ens mirem..., ho veieu?, que estem..., som parella–, vam ser els testimonis de casament dels impulsors del grup de la natura. Vull dir que som íntims –és així. I tant si els coneixem –íntims. Bé, hem estat íntims en altres èpoques; ara ja poder no tant. Ells tenen una manera de fer que a nosaltres no ens convenç, que és l'insult: insult als polítics, des de vosaltres fins als que estan al municipi. Llavors, entrar en un ple i insultar, dir el nom del porc i això, no es pot fer. Nosaltres no compartim aquesta manera de fer. Nosaltres som dialogants, per això ens agrada ser aquí. Si ens conviden la setmana que ve, tornarem, i l'altre, i sempre que vulgueu, perquè per nosaltres el problema és exposar-vos una problemàtica.

Els se l'han agafada molt fort amb la indústria de Can Patel. Can Patel és una indústria del sector carni del Grup Vall Companys. No sé si us sona; suposo que sí, perquè dins de Catalunya és una de les empreses que tenim considerades... Ara, en aquests moments, estan ampliant l'empresa aquesta, que es diu Can Patel, que és del grup aquest. L'han ampliat sense tenir en compte els camions que passarien, que això augmentaria a Roda. Però això no és l'únic problema. Nosaltres hi hem tingut contactes, hem anat a Can Patel, cosa que els de Can Patel no volen rebre els del grup de la natura. Nosaltres hi hem anat a parlar amb ells, amb el gerent i amb el cap de comunicació del Grup Vall Companys. Hem estat allà. Ells saben que formen part del problema –ho saben–, però també volen formar part de la solució, i ens han rebut. Hi hem anat, hem parlat, hem dialogat. Estan..., no és que estiguin amb nosaltres, estan a favor de trobar solucions. Llavors, el grup de la natura, *bàsicament* –bàsicament... (*Veus de fons.*) S'ha exhaurit el temps. Oh!

El president

Puc donar-n'hi una miqueta més, però...

Josep Bas Portet

Tornarem la setmana que ve. (*Rialles.*)

M. Assumpta Cunill Grau

No, contestem –perdó.

Josep Bas Portet

Sí. Bé, acabo amb això.

M. Assumpta Cunill Grau

Contestem les altres que han quedat sense contestar, poder?

Josep Bas Portet

No, només és un segon, eh?, per dir això, que ells se les han agafat molt fort amb Can Patel. Si reduíssim –si reduíssim– el volum de camions que van a Can Patel, que seria fantàstic, continuem tenint el problema, perquè reduir el volum de camions... En passen uns cent cinquanta a diari; cent cinquanta camions de porcs, carregats de porcs. Si heu estat mai al costat d'un camió de porcs..., és maco de veure, eh? Vull dir, un espectacle allà dins, d'olor, de pudors, de fressa, de crits, etcètera. Cent cinquanta cada dia. Aleshores, si passen quinze mil cotxes a diari –o cotxes, furgonetes, etcètera–, reduint els cent cinquanta continuem tenint un problema gruixudíssim –gruixudíssim– de trànsit.

Per tant, n'hi ha prou amb posar el dit a l'ull en els de Can Patel? Se'ls hi ha de posar el dit a l'ull? Sí, segurament, sí, sí. No «segurament», sí. Amb això resollem el problema? No. I ells s'hi agafen –amb el temps exhaurit– exclusivament, com si aquest fos l'únic problema. Llavors, no –no. Per tant, si aquest no és l'únic problema, aquesta no pot ser l'única solució.

I donar les gràcies també al Grup Ciutadans. Moltes gràcies, també, pel suport, eh? Gràcies.

M. Assumpta Cunill Grau

I la resta, perdoneu.

Josep Bas Portet

Vols contestar a comuns?

El president

No, no, no. Ja hem acabat.

Josep Bas Portet

Ja estem fora?

El president

S'ha acabat el temps.

Josep Bas Portet

Bé, doncs havent dinat, tornarem.

El president

Moltes gràcies per la seva compareixença.

Josep Bas Portet

No, no, a vosaltres.

Moltes gràcies.

El president

Fem cinc minuts de descans per procedir a l'evacuació de la sala. Gràcies.

La sessió se suspèn a tres quarts de dotze del migdia i deu minuts i es reprèn a les dotze i quatre minuts.

El president

Bé, reprenem la sessió ordinària.

Proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a la intersecció dels camins de Torre-serona, Torrefarrera i Benavent de Segrià

250-00915/13

El punt 3 de l'ordre del dia és una proposta de resolució sobre la construcció d'una rotonda a la intersecció dels camins de Torre-serona, Torrefarrera i Benavent de Segrià. Aprofito per saludar aquí els assistents i també l'alcalde, el senyor Jordi Latorre.

Aquesta proposta de resolució ha estat presentada pel Grup Parlamentari Socialistes. Per tant, donaríem la paraula al seu diputat. Endavant.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. Primer de tot, saludar els alcaldes de Torre-serona, Torrefarrera i Benavent de Segrià i els regidors i regidores que els acompanyen. El motiu d'aquesta proposta de resolució és molt senzill: hi ha una intersecció entre els camins municipals que uneixen els municipis esmentats; aquests camins suporten una densitat de trànsit molt superior al que hauria de ser habitual per a infraestructures d'aquestes característiques, entre altres raons perquè serveixen per accedir a la car-

retera que dona accés a la ciutat de Lleida. És veritat que aquesta és una infraestructura que forma part de la xarxa, o formaria part de la xarxa de la Diputació de Lleida. De fet, la Diputació de Lleida va finalitzar el projecte d'una rotonda que articuli bé aquesta mobilitat. Fins i tot els ajuntaments de Torrefarrera i de Torre-serona han fet ja les expropiacions i les compres necessàries per construir aquesta rotonda, però ningú acaba de tirar endavant, no?, ningú fa les execucions o fa les reserves pressupostàries per tirar endavant aquesta infraestructura.

I, per tant, com que al final ningú posa en els pressupostos aquests recursos, nosaltres hem presentat aquesta proposta de resolució en dos sentits: un, en que s'actualitzi el projecte constructiu; dos, que s'hi incloguin els fons necessaris per a iniciar la construcció d'aquesta rotonda.

És probable que algun grup parlamentari em digui: «Oh, és que això modifica els pressupostos», o que no hi han recursos pressupostaris. Home, si repassen bé el pressupost de l'any 2023, hi ha una partida pressupostària que diu «Infraestructures viàries en àrees rurals», i perfectament té cabuda, eh?, aquesta proposta de resolució en les dotacions pressupostàries previstes pel Govern de la Generalitat, i pel que es va aprovar en el Parlament de Catalunya en els pressupostos del 2023.

Per tant, demanarem el suport de tots els grups parlamentaris per aprovar aquesta proposta de resolució, i instar el Govern a tirar endavant amb aquesta.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, donarem la paraula als diferents grups parlamentaris de major a menor. Té la paraula ara la diputada de Junts per Catalunya Cristina Casol.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. També donar la benvinguda a tots els responsables de les corporacions municipals, alcaldes i regidors de Torrefarrera, Torre-serona i Benavent.

Efectivament, a Junts per Catalunya estem a favor d'ajudar a resoldre aquest problema de trànsit intermunicipal amb aquesta rotonda, que afecta unes set mil persones i que uneix, uniria tres carreteres locals. Nosaltres també pensem que és una solució que té cabuda, com ha dit el diputat proposant de la proposta, en aquesta àrea rural. I també estem totalment a favor de demanar l'actualització del projecte i la construcció de la rotonda.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de VOX, el seu diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Gracias también a las personas que nos visitan de estos municipios. Y por mi parte tan sólo comentar que votaremos a favor de esta propuesta. Gracias.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de la CUP. Té la paraula la seva diputada Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí; gràcies, president. Gràcies també a les persones que estan aquí per veure com es desenvolupa aquest punt. Nosaltres, des de la CUP, anunciem que el nostre vot serà favorable; que, com diem a les comissions de Territori, no estem d'acord amb que s'enquitrinin nous metres quadrats de sòls que podrien destinar-se a sobirania alimentària o a altres coses, però en tots aquells treballs que siguin per garantir la seguretat de les vies, doncs, hi votarem favorablement. I això és un tema de seguretat en l'àmbit viari, i, per tant, el nostre vot serà favorable.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari d'En Comú Podem, el seu diputat David Cid.

David Cid Colomer

Gràcies, president. Bàsicament, per expressar el nostre suport a la proposta de resolució.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de Ciutadans, la seva diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

De la misma forma, para mostrar nuestro apoyo a la moción.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat del Grup Mixt.

Daniel Serrano Coronado

Gracias, presidente. Para expresar nuestro apoyo a la propuesta de resolución.

El president

Moltes gràcies. Finalment, del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, té la paraula el seu diputat Engelbert Montalà.

Engelbert Montalà i Pla

Moltes gràcies, president. Moltíssimes gràcies als alcaldes que avui ens acompanyen. També, vicepresident de la diputació, és un plaer tindre'l també aquí.

Ens trobem, al final, en una comissió parlamentària, que moltes vegades ens és molt útil per aprendre i entendre situacions complexes dintre de l'àmbit territorial. Però també moltes vegades ens trobem que aquest tipus de comissions s'utilitzen, sobretot en època preelectoral, sobretot en l'àmbit municipal, per fer tot un seguit de malabars i portar coses a la comissió per intentar generar el titular de l'endemà. I, en aquest sentit, no ens hi trobaran; no tindran el titular de l'endemà.

Avui, el PSC ens proposa una proposta de resolució que el que fa és instar el Govern de la Generalitat a fer una modificació pressupostària per fer una aportació pressupostària per poder fer la rotonda, en aquest cas una rotonda molt volguda en els municipis que avui ens representen aquí; una modificació pressupostària d'un pressupost que vostès van firmar, i que ja ho tenien bé. I llavors dius: «Ostres, si ho firmem, si arribem a un acord per firmar els pressupostos, representa que tota l'estructura de pressupostos ja té concretament...» Si cada vegada que un municipi vingui a aquesta comissió parlamentària a dir «no, no, volem la modificació pressupostària ja firmada»..., perquè ens interessa electoralment, al final, poder quedar bé amb el municipi en qüestió i trencar un acord que ja havíem firmat entre vostès i nosaltres, bé, ens aniran trobant, però no passa res. Allò és una cosa que vostès van firmar i que ara diuen: «No, mira, sap què?, volem la modificació pressupostària per a l'any 2023 per fer aquesta rotonda en aquest poble que ens interessa a nosaltres.» Doncs d'acord.

El problema és que no és un problema de modificació pressupostària, com molt bé diu vostè moltes vegades; jo crec que és un problema de competència, de qui té la competència per poder fer aquesta modificació o qui té la competència per poder fer aquesta rotonda. D'acord? El Grup d'Esquerra, si vol, li votarà a favor d'aquesta proposta de resolució –no en tenim cap, de problema, eh?, l'hi votarem a favor–, perquè, si no, tindrà el titular de l'endemà dient: «És que els d'Esquerra voten en contra de la rotonda.» No. Li votarem a favor de la resolució.

Però ara jo li explicaré una cosa, que és qui té les competències per fer, al final, aquesta rotonda. I qui en té les competències... Perquè, si no, vostè, de la mateixa manera que pot vindre a la Generalitat a demanar la dotació pressupostària per fer

aquesta rotonda, també se'n pot anar a l'Estat –ja que no és competent, eh?, la Generalitat, per fer-la– i demanar aquesta petita dotació pressupostària per fer la rotonda. No ho sé. Clar, com que tampoc és competent, també la pot anar a demanar allà, perquè vostès també tenen atribucions de governabilitat a l'Estat, no?, per poder-ho fer. Dic, no ho sé, com que ho demana a la Generalitat... Dic: «Anem a la Generalitat i els hi demanem els quartos.» I la Generalitat diu: «Cony, però si no som competents per poder fer això.»

Qui té la competència per fer això? Els municipis. Oh! Sí, els municipis. I, llavors, amb quins diners? Amb els diners que els hi dona la diputació –amb els diners que els hi dona la diputació. I llavors dic: «Un moment.» Ens ho mirem i diem: «Un segon, els municipis de Benavent..., els municipis..., quants diners han rebut de la Diputació de Lleida durant els anys 21 i 22?» I em miro el llistat: 36.000 euros per a ajuts d'inversió de la diputació, 13.000 euros –això..., parlem ara, per exemple, del municipi de Benavent de Segrià, eh?– per al pla especial de cooperació municipal, 9.000 euros per al pla especial d'arranjament, 56.000 euros per al pla de cooperació municipal per a inversions, 67.000 euros per al pla de cooperació municipal per a inversió, 13.000 euros per al pla d'arranjament de carrers, 14.000 per al pla especial de cooperació municipal. I quants n'ha invertit Benavent en la rotonda? Cap. Ni un, ni un sol euro. I llavors dic: «Un moment, allò...» Entén on vull anar a parar?

Al final, tothom té les competències que té i tothom té la responsabilitat que té. Nosaltres estem segurs que el municipi de Benavent té moltes ganes de fer aquesta rotonda. També té les oportunitats per poder-ho fer, i les *competències* per poder-ho fer. Qui no les té és la Generalitat. I avui se'ns ve aquí amb una proposta dient que no, que la Generalitat ha de ser el qui aporta els diners, quan les competències les tenen els municipis.

Nosaltres l'hi aprovarem. Instarem la Generalitat a posar diners per fer aquesta rotonda. Així no podran dir «no, és que Esquerra no ho vol» amb el titular de l'endemà per fer aquesta política de curt en les eleccions municipals. Però tothom ha de tindre molt clar *qui* té les competències per fer el que *s'ha de fer*. I, en aquest cas, per fer aquesta rotonda, les competències són dels ajuntaments amb diners de la diputació. I tothom sap perfectament qui, com i què cobra cada ajuntament de la Diputació de Lleida, des de la governança republicana, eh?, que des de fa poc tothom sap exactament què és el que cobra cada ajuntament. D'acord? I n'hi ha hagut, eh?, i n'hi ha hagut unes quantes, i ni un ral per fer la rotonda. D'acord? Per tant, perfecte, si vol que la faci la Generalitat, ho instarem, ho demanarem.

Però compte amb aquest tipus de política de curta volada municipal a dos mesos de les eleccions en una comissió com aquesta, que és la Comissió de Territori. D'acord? Perquè llavors podem anar a tots i cadascun dels municipis de Catalunya i ficar la seva idiosincràsia aquí en aquesta comissió, i la podem allargar *in tempore de tempore*, eh? Per tant, allò..., intentem fer política de debò, mirar qui té competències...

El president

Diputat...

Engelbert Montalà i Pla

...en cadascun dels llocs. Ah, i llavors..., i especificar molt bé els municipis; abans de portar-los aquí, qui és el competent per fer les coses en cadascun d'aquests municipis.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Hem clos aquest primer torn. Entenc que no hi han esmenes presentades. Per tant, el grup proponent, no sé si vol afegir alguna cosa, per cortesia. Molt breument, si us plau.

Jordi Terrades Santacreu

Sí; només perquè...

Engelbert Montalà i Pla

Si no hi ha esmenes.

El president

Bé; però, a parer del president...

Jordi Terrades Santacreu

S'ha de repassar l'acord pressupostari, estudiar-se'l bé i veure que hi ha partida pressupostària, diputat.

David Cid Colomer

Perdó, president. No hi ha esmenes. Si és que, clar, al final, si s'actua discrecionalment...

El president

Bé; no hi han esmenes presentades. No pertocaria d'obrir un torn, que no ho farem, però, com a cortesia, el president pot donar un minut... Però, bé, veig que si tothom..., veig que aquest tema aixeca passions. Però, bé, en tot cas ho deixariem aquí i passariem a la votació.

Els proposo de votar tots dos punts conjuntament; per tant, faríem una única votació. Hi ha presents els disset diputats membres d'aquesta comissió.

Per tant, doncs, vots a favor d'aquesta?

Queda aprovada per unanimitat.

Moltes gràcies. I donem molt les gràcies als alcaldes que han vingut des dels tres municipis afectats fins aquí al Parlament de Catalunya.

Proposta de resolució sobre el millorament de la connexió ferroviària de Valls

250-00921/13

Seguidament passem al proper punt de l'ordre del dia, el punt número 4, que fa referència a una proposta de resolució sobre el millorament de la connexió ferroviària de Valls. *(Veus de fons.)* Perdó? *(Pausa.)* Esperem uns segons per tal de que puguin sortir de la sala els assistents. *(Pausa.)* Moltes gràcies.

Bé, seguidament, tenim una proposta de resolució sobre el millorament de la connexió ferroviària de Valls. Aquesta proposta l'han feta el Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana, el Grup Parlamentari Socialistes, el de Junts per Catalunya, el de la Candidatura d'Unitat Popular, En Comú Podem, Ciutadans i Grup Mixt; per tant, pràcticament tots els grups.

Abans de donar la paraula, saludem els membres de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp, i agrair la seva proposta i aquesta iniciativa.

Per tant, donariem la paraula en funció del nombre de diputats dels grups proposants, i, per tant, en primer lloc intervé el Grup Parlamentari Socialistes, i donariem la paraula al seu diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades Santacreu

Gràcies, president. Saludar també les persones que ens acompanyen avui en aquesta comissió. És una proposta de resolució signada per la majoria de grups parlamentaris de la cambra, perquè creiem que la necessitat de millora de les connexions ferroviàries de Valls amb el conjunt del territori i, sobretot, amb la ciutat de Barcelona, que en aquests moments és deficitària, cal augmentar-la, no?, millorar-la, fer-la més eficient. I tot això passa, indubtablement, perquè hi hagin més i millors inversions per tal de poder tenir una xarxa ferroviària, sobretot la convencional, que sigui de qualitat, en la que puguin discórrer trens de rodalies, de mitjana distància,

per tal de, ho repeteixo, tal com diu la proposta que hem subscrit els grups parlamentaris, poder incrementar la capacitat i, sobretot, la fiabilitat del servei.

I, per tant, en aquest sentit, hem acordat i hem signat aquesta proposta, que surt, bàsicament, inspirada i impulsada per la plataforma Trens a Valls. Com no podia ser d'una altra manera, doncs, atès que nosaltres compartim aquestes reivindicacions, aquests plantejaments, li hem donat suport, i esperem que avui aquesta proposta s'aprovi per amplíssima majoria i, per tant, s'insti, bàsicament, en aquest cas el Govern d'Espanya, a tirar endavant aquestes inversions necessàries.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari d'Esquerra Republicana. Donaríem la paraula a la seva diputada Irene Aragonès.

Irene Aragonès Gràcia

Moltes gràcies, president. Saludar també la gent que ens acompanya de la plataforma Trens a Valls, i gràcies per la vostra assistència.

Bé, una proposta de resolució conjunta que pretén revertir aquestes deficiències del servei ferroviari de viatgers de la ciutat de Valls i, en conjunt, de tota la comarca de l'Alt Camp amb la ciutat de Barcelona. Quatre –quatre–, únicament quatre línies existents, que són totalment insuficients per tal de donar resposta no només a les necessitats laborals, estudiantils, sinó també necessitats de lleure de veïns i veïnes d'aquesta ciutat i de la comarca que volen venir a Barcelona.

I és una reivindicació històrica constant, canalitzada i liderada a través de la plataforma Trens a Valls, amb l'objectiu d'incrementar aquestes freqüències de combois per evitar l'ús del transport privat per carretera i, per tant, ser coherents amb els objectius de desenvolupament sostenible 2030 i també de mitigació dels efectes del canvi climàtic. De fet, deficiències que es poden traslladar a la resta de les comarques de tot el Camp de Tarragona per la manca de circulacions de connectivitat amb Barcelona, que ens castiguen, ens castiguen el dia rere dia dels que som usuaris del tren i hem de fer veritables gimcanes per poder arribar a la ciutat de Barcelona de forma puntual i fer-ho, a més a més, de forma digna. I a la vegada, també, a part de les freqüències, també s'exigeix a l'Estat un bon manteniment i accessibilitat de les instal·lacions.

I, bé, davant d'aquestes peticions, tenim el conflicte etern de les competències, no?, i la pilota de les responsabilitats que van d'una administració a una altra. I sabem molt bé que les infraestructures són competència d'Adif, de Renfe, però la millora de les freqüències és competència de la Generalitat. I, bé, és per això que la Generalitat demana, quan..., les situacions que ens trobem, no?: quan la Generalitat demana augmentar freqüències, perquè està disposada a invertir-hi per augmentar-les, es posen excuses de manca de personal, de manca de maquinistes. I aquesta problemàtica continuarà perquè, com que la dotació econòmica que fa l'Estat no s'aboca a la Generalitat, sinó que es fa a Renfe..., doncs bé, no tenim cap esperança que el contracte programa pugui donar solucions en aquest sentit.

I, bé, davant d'aquesta situació, el que ha fet la Generalitat és reforçar les línies d'autobús interurbans per millorar aquest transport públic. I, precisament, des d'aquest dilluns mateix, no?, es millora la connexió amb transport públic interurbà a Valls. Per tant, el perllongament del bus fins a l'estació de Sant Vicenç de Calders possibilita aquesta connectivitat a la capital de l'Alt Camp amb la xarxa de rodalies. Territori –ho expliquem, no?– que amplia aquesta connectivitat intercomarcal del servei entre l'Alt Camp i el Baix Penedès amb dues noves expedicions d'anada i de tornada de dilluns a divendres feiners i que s'afegeixen a les quatre expedicions actuals, per tal de que els ciutadans de Valls puguin tenir major facilitat per accedir als serveis de rodalies de Catalunya. Però sabem sobradament –i ho patim, no?– que això no ho solucionarà absolutament tot i que les principals deficiències estan vinculades més a la manca d'inversió que no pas a una altra cosa.

I res més. Fins aquí.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya. Té la paraula el seu diputat Jordi Fàbrega.

Jordi Fàbrega i Sabaté

Gràcies, president. També, primer de tot, donar la benvinguda a l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp. Gràcies per la iniciativa d'aquesta PR promoguda per vostès i gràcies també per acompanyar-nos avui aquí, eh?

Bé, aquesta és una PR important, com ho demostra que està signada per set grups parlamentaris, eh? Per tant, crec que és de rebut, també, posar en valor l'acord i el consens de tots els grups signants. Però el que ens demostra aquest acord i aquest consens és que cal posar fil a l'agulla perquè el problema és important. Com tenim el sistema ferroviari a Valls s'ha explicat pels diputats que m'han precedit, especialment per la diputada Aragonès, i és una mostra més, una de molt evident, d'aquest etern dèficit ferroviari de l'Estat espanyol amb Catalunya; un dèficit que no ens cansarem mai de denunciar, perquè és la mare dels ous de tot plegat. I per això és aquesta PR, com tantes altres PRs, doncs, de què parlem aquí en aquesta comissió, eh?

Per tant, cal exigir a l'Estat prioritzar aquestes inversions ferroviàries també a la comarca de l'Alt Camp, eh? Si ens creiem l'equilibri territorial, aquestes inversions estan més que fonamentades, no? Volem trens en horari competitiu, atès que Valls ara mateix no en té. Amb les solucions que es proposen, podem passar de quatre trens diaris a Barcelona a deu, però no només volem més trens, sinó també preus que també siguin cada vegada més competitius. Ja hi han estudis fets; hi han bons estudis, com els que ens van mostrar justament els companys que avui ens acompanyen de l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp. Cal estudiar-los i sobretot cal implementar-los, perquè creiem que són eficaços o que seran eficaços i eficients. A Valls hi ha aquesta necessitat d'horari competitiu i de freqüència important, i la infraestructura ja hi és. Per tant, és qüestió, moltes vegades..., sense molta inversió sí que es poden solucionar temes, però sí que cal molt aquesta inversió, eh?

Aquesta setmana també ens hem trobat amb la bona notícia que és la posada d'aquests busos connectant Valls amb Sant Vicenç de Calders; una mesura que era una solució temporal que va engagar el Departament de Polítiques Digitals i Territori amb el vicepresident Puigneró i que ara s'ha culminat, no? És la solució? No, no és la solució. Però en tot el que sigui millora de mobilitat ens hi trobaran a favor, i serà benvingut, eh?, benvinguts siguin els busos. Però amb això no n'hi ha prou, i cal seguir vetllant per la millora de l'oferta competitiva d'horaris de trens.

Ja acabo, eh? No és cap reivindicació partidista; és un consens de ciutat, és un consens de la ciutat de Valls i de la comarca de l'Alt Camp. Els ajuntaments han aprovat múltiples mocions reivindicant aquesta necessitat de millora del transport ferroviari pel seu dèficit, i per això vull posar també en valor l'esforç de l'Ajuntament de Valls durant els últims anys. De fet, el primer punt de la proposta de resolució, doncs, posa en valor aquest esforç de l'Ajuntament de Valls, on s'hi ha bolcat, l'ajuntament s'hi ha bolcat, i la gran majoria de grups municipals s'han adherit a aquest esforç de l'equip municipal de l'Ajuntament de Valls. I ara crec que toca al Parlament estar a l'alçada i també al Govern de Catalunya i, sobretot, al Govern de l'Estat.

Moltes gràcies.

El president

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

Andrés Bello Sanz

Nosotros no hemos firmado la propuesta. No sé si me toca ahora. ¿Me toca ahora?

El president

Sí, sí.

Andrés Bello Sanz

¿Sí? Vale. Luego explicaré por qué no la hemos firmado.

El president

Estrictament eren tots menys el seu grup. Per tant, doncs, ara vindria el torn del Grup Parlamentari de la CUP, la seva diputada Montserrat Vinyets.

Montserrat Vinyets Pagès

Sí; gràcies, president. També sumar-nos a aquesta benvinguda que es fa a l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i de l'Alt Camp, i sobretot posar en valor tota la feina que han fet en pro del transport públic col·lectiu i, per tant, també en favor de posar fre a la situació d'emergència climàtica en la que ens trobem.

Amb relació a la proposta de resolució, que està consensuada per un ampli consens parlamentari, fer només unes petites consideracions. Com a dada remarcable, que a Valls, avui, només hi ha quatre trens/sentit durant tot el dia, a excepció dels diumenges, que n'hi ha cinc cap a Barcelona.

També afegir que, just aquesta setmana, la Generalitat, com també es deia per part de Junts, ha posat uns autobusos entre Valls i Sant Vicenç de Calders per –entre cometes– «millorar» la connexió amb Barcelona; uns busos que nosaltres volem remarcar que triguen una hora a arribar a Sant Vicenç de Calders, quan en tren es pot arribar en una hora i deu minuts de Valls fins a Barcelona. Per tant, el que hauríem de fer, i que precisament és el que demana aquesta moció, és posar més trens i no autobusos.

Una altra consideració: si allarguéssim alguns trens semidirectes de l'R2 sud des de Sant Vicenç de Calders fins a Valls, es podria anar a Barcelona en, aproximadament, una hora i mitja. La Generalitat té les competències en el servei de rodalies, i ho hauria de poder fer. I, evidentment, això no és gratuït, val diners, però posar busos tampoc no és gratuït, i almenys en tren es té un temps decent per fer el recorregut.

També volem afegir que fa uns dies vam registrar des de la CUP una pregunta al Govern sobre la raó per la qual el tren a l'Alt Camp no està integrat a l'ATM, ni a la del Camp de Tarragona ni a l'ATM de Barcelona i, per tant, resulta impossible gaudir de la nova T-jove ni tampoc d'altres bitllets integrats. Al Tarragonès i a part del Baix Camp, les línies de tren que hi passen són igualment regionals i sí que estan integrades a l'ATM del Camp de Tarragona. Per tant, tornem a reiterar, no?, aquesta pregunta que vam fer al Govern de per què aquest greuge comparatiu.

I, per últim, aprofitar novament –i no deixarem de fer-ho– per exigir a l'Estat el traspàs immediat de totes les infraestructures del sistema de rodalia i també exigir a l'Estat que faci el favor de pagar immediatament el dèficit tarifari que deu a la Generalitat; que no ho faci a través de Renfe, sinó que ho faci directament a la Generalitat de Catalunya, i que, per tant, acabi amb aquesta deslleialtat institucional en la que està instaurat.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del grup parlamentari dels comuns, i té la paraula el seu diputat David Cid.

David Cid Colomer

Sí; en primer lloc, òbviament, donar la benvinguda, no?, a l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Valls i, en aquest cas, també de l'Alt Camp. Òbviament, nosaltres fa temps que reivindicuem aquesta necessitat d'impulsar la Catalunya del tren i, evidentment, fer-ho al conjunt del territori.

Crec que la PR... No em reiteraré en els arguments, perquè crec que s'han explicat de manera reiterada, sobre les necessitats i les mancances que té la connexió, especialment de Valls i l'Alt Camp amb Barcelona. I també, evidentment, les oportunitats de millora, per on passen, i què és el que s'ha de reclamar tant a l'Estat com

–també ara s’hi feia referència–, en aquest cas, al servei de rodalies, on la Generalitat també hi pot intervenir directament.

Per tant, òbviament, crec que és bo que siguem capaços d’arribar a certs consensos; que serveixi aquest consens per també, no?, situar aquestes necessitats des d’un punt de vista de mobilitat electrificada, en aquest cas, i, per tant, també des d’un punt de vista de reequilibri territorial; també, evidentment, des d’un punt de vista de sostenibilitat ambiental i a la vegada, també, doncs, fent clarament més sostenible la vida dels ciutadans i ciutadanes de Valls que tenen, evidentment, relació laboral o, evidentment, formativa amb Barcelona.

Per tant, crec que el que cal és donar suport a aquesta proposta de resolució, i que no sigui simplement una declaració d’intencions, sinó que els punts que es posen aquí damunt de la taula, doncs, siguem capaços, tant a Catalunya com a nivell de l’Estat, d’una vegada per totes d’implementar-los.

Moltes gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de Ciutadans, la seva diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Gracias, presidente. Bueno, desde luego me sumo a la bienvenida de la Asociación de Amigos del Ferrocarril. Y, bueno, suscribimos esta moción, somos firmantes; por lo tanto, está claro nuestro apoyo. Únicamente mencionar –ya se ha dicho aquí– que la competencia sobre los servicios es de la Generalitat. Eso es algo que cuesta dinero, no es algo que..., el poner más trenes es algo que cuesta dinero; no es algo que venga caído del cielo, no es algo que Renfe vaya a hacer por sí sólo, no es algo que vaya a ir incluido en un contrato marco que sea la renovación de los contratos marcos habituales o que venían estando, sino que un incremento del servicio, pues, obviamente tiene un coste.

El Govern de la Generalitat ahora mismo tiene esa competencia, la competencia sobre los servicios, que es una competencia que desde nuestro grupo siempre hemos defendido. No así la de las infraestructuras, que creemos que, por una lógica de interés general y por una lógica de eficacia del servicio, pues, están bien en el sitio que están; pero las del servicio sí que defendemos que estén en el Govern de la Generalitat. Y lo que siempre desde nuestro grupo hemos defendido es que esas competencias que se tienen lo que se tienen es que ejercer de una forma mucho más decidida de la que se hace desde que se adquirieron esas competencias, ¿no?

Así que, por nuestra parte, pues, bienvenida sea esta unanimidad entre todos los grupos en la defensa de esta iniciativa. Y esperamos que al final el resultado sea que realmente dejemos de echarnos las culpas unos a otros y se consiga realmente el incremento de esas frecuencias, que es tan necesario.

Gracias.

El president

Moltes gràcies. Finalment, té la paraula el diputat Daniel Serrano, del Grup Parlamentari Mixt.

Daniel Serrano Coronado

Gracias, presidente. Bueno, yo creo que ya está todo dicho. Somos firmantes también de la iniciativa. Creemos que la demanda está sustentada en una razón más que justificada, y es la mejora de la conexión ferroviaria de Valls con la ciudad de Barcelona, y por ese motivo la hemos firmado y la apoyaremos.

Gracias.

El president

Moltes gràcies. I ara sí, té la paraula el Grup Parlamentari de VOX, el seu diputat Andrés Bello.

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Bien, pues desde VOX damos apoyo a esta iniciativa de mejora de la conexión ferroviaria de Valls –nos parece adecuada y razonable. Ahora bien, quiero explicar el motivo de que esta propuesta haya sido firmada por todos los grupos parlamentarios menos VOX, ya que, pues, parece extraño, ¿no?

Bien, pues hace unos meses algunas personas de esta plataforma ciudadana se dirigieron a VOX para solicitar nuestro apoyo; se lo dimos, y nos ha extrañado que no nos hayan tenido en cuenta a la hora de firmar esta propuesta. Suponemos que se debe a que la alianza, pues, de separatistas, comunistas y socialistas, que quieren silenciarnos siempre que pueden, les ha exigido que nos excluyan de su firma.

En cualquier caso, reitero el apoyo y voto favorable de VOX a esta propuesta de mejora de la conexión ferroviaria de Valls.

Muchas gracias.

El president

Moltes gràcies. Hi ha cinc punts que votariem conjuntament en aquesta moció, si és que no hi ha cap impediment en aquest sentit. Per tant, doncs, faríem una votació única, i som disset diputats presents.

Per tant, doncs, vots a favor d'aquesta proposta de resolució?

Queda aprovada per unanimitat.

Moltes gràcies.

Proposta de resolució sobre la carretera N-240

250-00926/13

Passem al cinquè punt de l'ordre del dia, que fa referència a l'última proposta de resolució que tenim avui, sobre la carretera nacional 240; presentada pel Grup Parlamentari de Junts per Catalunya. Per tant, donariem la paraula a la seva diputada Cristina Casol.

Cristina Casol Segués

Gràcies, president. Bé, la nacional 240 és una carretera de l'Estat, que la titularitat per fer aquest desdoblament que demanem és del Mitma, del ministeri. Són 550 quilòmetres, en total, de carretera que uneixen les ciutats de Bilbao i Tarragona, passant per Lleida, i majoritàriament és una carretera que està desdoblada. Hi ha una reivindicació històrica en aquests vint quilòmetres del tram de Lleida a les Borges Blanques, on hi ha hagut històricament molta sinistralitat. Diferents responsables del ministeri han tingut opinions disperses respecte a si era una prioritat desdoblar aquest tram degut a l'alta sinistralitat: el 2014 es va dir que no era prioritari; el 2017, després d'un accident que hi van perdre la vida dos joves, sí que era prioritari.

Bé, ara fa quatre anys, certament, amb la pandèmia, amb el covid i amb l'alliberament de l'AP-2, ha disminuït la sinistralitat i ha disminuït també el volum de trànsit, però hi continua havent molt trànsit, sobretot de vehicles pesats, perquè comuniquen directament la ciutat de Lleida amb els polígons del Segre i dels Frares. L'AP-2, que va estar alliberada, no és paral·lela ben bé a la nacional 240, i les sortides properes que hi ha fan que molts camions decideixen no fer el recorregut d'anar i tornar si, per exemple, prenen la sortida d'Albatàrrec, que és a set quilòmetres, o, si reprenen per tornar a l'autopista, són catorze quilòmetres. O, moltes vegades, surten per Albatàrrec, travessen per Lleida, arriben als polígons i, si van en direcció a Barcelona, emprenen la nacional 240 fins a Borges, on tornen a reprendre l'autopista. És a dir, aquest tram s'utilitza, i s'utilitza molt, per trànsit pesat.

Tot això..., en aquest tram de la nacional 240, que hi conflueixen també la C-14 i aquests polígons que hem dit del Segre i dels Frares i el barri proper, de Lleida, de Magraners, en un futur també hi ha projectat, contigu a aquesta artèria –que no deixa de ser una artèria, una infraestructura–, el *hub* logístic de Quatre Pilans, que

situarà definitivament Lleida i les Terres de Ponent en el mapa logístic de Catalunya. Per això la importància de demanar aquest desdoblament, aquest augment de la capacitat d'aquesta via existent..., fa que sigui una infraestructura que entenem que augmentar-ne la capacitat és estratègic.

Quan hom parla amb els municipis de Borges, que és capital de comarca..., a Borges reclamen també, històricament, que totes les capitals de comarca tinguin els accessos amb la capacitat i la seguretat que cal; a Juneda també reclamen les rotondes. I, certament, això passa també per incloure tots els accessos que hi ha d'haver de l'alliberada autopista cap a aquestes poblacions i, de retruc, cap a la nacional 240.

Finalment, he de dir que hem arribat a una transacció, perquè hem convingut reclamar al ministeri, al Mitma, que iniciï aquelles actuacions necessàries per dur a terme, al més aviat possible, l'augment de la capacitat en el tram que discorre entre les Borges Blanques i Lleida per a, sobretot, la millora de la funcionalitat i la seguretat d'aquesta carretera.

Agraïxo, com a diputada de Lleida, a tots els grups parlamentaris que tinguin a bé aprovar aquesta proposta de resolució, que, encara que sigui una reclamació del Govern de l'Estat, se'n beneficien molt les Terres de Lleida i es beneficia el futur de Ponent amb la bandera d'equitat i d'equilibri territorial que necessitem a les comarques de Lleida.

Moltes gràcies.

David Cid Colomer

Perdó. És que s'ha fet referència a una proposta de transacció de què no coneixem el text. No sé si existeix o ho diu el text. *(Veus de fons.)* Ah, d'acord.

El president

Ha estat lliurada fa poca estona, eh? Vull dir, no... *(Veus de fons.)* Molt bé. Voleu que interrompem el debat cinc minuts per tal de que pugueu... *(Veus de fons.)* Bé, el que triguin a fer la fotocòpia.

Molt bé, doncs suspenem la sessió fins que tingueu... *(Veus de fons.)* Voleu...? *(Veus de fons.)* Sí. Per cert, s'han endut la transacció en qüestió *(rialles)*, físicament, allò... No sé si la teniu...

Cristina Casol Segués

Jo la tinc.

El president

La tens digitalment. Si en pots procedir a la lectura, si us plau... *(Pausa.)* Diputada Casol...

Cristina Casol Segués

Sí, sí. Se m'ha bloquejat l'ordinador...

El president

Vaja.

Cristina Casol Segués

I ara l'estic... *(Pausa.)* Vinga.

El president

Micròfon, si us plau.

Cristina Casol Segués

«Reclamar al Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana –Mitma– del Govern espanyol l'inici de totes aquelles actuacions necessàries per a portar a terme, al més aviat possible, l'augment de capacitat en el tram que discorre entre les localitats de les Borges Blanques i Lleida, per a la millora de la funcionalitat i de la seguretat de la carretera nacional 240.»

El president

És suficient? Cal una segona lectura? *(Veus de fons. Pausa.)*

Moltes gràcies als serveis de la cambra per la rapidesa amb què es facilita una còpia de la transacció.

Esquerra Republicana és el grup parlamentari que ha presentat una esmena; per tant, ara li correspondria el torn d'intervenir. I donaríem la paraula al seu diputat Engelbert Montalà per cinc minuts.

Engelbert Montalà i Pla

Gràcies, president. És interessant posar-nos en context i saber on som i del que estem parlant. Al final, ens trobem davant d'una via que va en paral·lel –disculpi'm, diputada, en paral·lel: potser en un lloc hi va a un quilòmetre i en un altre n'hi va a menys d'un quilòmetre– d'una via ja desdoblada, que és l'AP-2, eh?, que és la nacional 240. Nosaltres li comprem el fet de que aquesta via s'ha d'harmonitzar, que a aquesta via s'han de contemplar actuacions, perquè per al futur d'aquesta via és important donar sortida a, com molt bé ha posat damunt de la taula, un dels pols logístics més importants que s'estan fent al sud d'Europa, que és el polígon Quatre Pilans. És molt important donar sortida també a les reclamacions de tots i cadascun dels municipis que vostè ha esmentat, però no només d'aquests dos municipis, sinó de *tots* els municipis afectats. I no només dels municipis, sinó de la població en general de les Garrigues i del Segrià, perquè llavors s'adonarà de que hi ha complexitats i diferents tipus d'opinions.

Per això nosaltres firmem aquesta reclamació, que no especifica en cap dels sentits si és un dos més u, si és un dos més dos, sinó que s'han d'iniciar, al final, les aportacions necessàries per intentar augmentar una capacitat que de per si aquesta via ja no té en tant que és un u més u. I és un u més u que ha portat moltes complexitats i moltes problemàtiques; problemàtiques que s'han vist solucionades –i això és demostrable i palpable– per l'alliberament de l'AP-2, perquè gran part del trànsit que comportava aquest tipus de problemàtiques ha anat a parar a l'AP-2.

Per tant, li puc comprar la seva visió, però també sabem on vol anar vostè i també sabem on vol anar el seu grup. I el desdoblament de la nacional 240 és un tema que comportarà certes tensions territorials i que s'haurà de posar sobre la taula i que l'haurem de discutir, d'acord?, perquè hi ha molts territoris que amb un dos més un ja ho veurien bé, en tant que hi ha a l'AP-2 al costat, i hi ha altres territoris que un dos més dos també el veurien bé perquè hi ha, doncs, altres necessitats. Però ho hem de preguntar a la població. I ho hem de preguntar a una població que ja ve molt trinxada, eh?, que és la de les Garrigues, i que no sé si està preparada perquè el Grup de Junts per Catalunya vagi a les Garrigues i els hi digui que vol trinxar lo que els hi queda de territori amb una altra autovia per allà a sobre. Crec que se'ls hi hauria d'anar a preguntar.

Instar el ministeri perquè comenci a fer aquest tipus d'actuacions no és cap mena de problema –nosaltres l'acompanyarem. Instar a harmonitzar aquesta via no és cap mena de problema, perquè nosaltres l'acompanyarem. Prioritzar, per donar sortida a totes aquestes problemàtiques, sobretot consens, territori i preguntar-ho –sobretot consens, territori i preguntar-ho.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies, diputat. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari Socialistes. Té la paraula el seu diputat Jordi Terrades.

Jordi Terrades Santacreu

Sí; m'he estat mirant la transacció a la que han arribat el grup proponent i el grup que havia presentat l'esmena, Esquerra Republicana. Nosaltres no tindrem cap inconvenient en donar-li suport; entre altres raons, perquè des de l'octubre del 2020 està en tramitació l'estudi informatiu i d'impacte ambiental d'aquesta redacció de la

millora de capacitat de la 240 entre les Borges i Lleida. I, per tant, diguem-ne, com que està en tramitació, no hem de reclamar res a l'Estat, ja s'està fent, no?

I, a més a més, s'està parlant també amb el Govern de la Generalitat, que vostès saben que ara fa quatre mesos es van aprovar els pressupostos generals de l'Estat, els de l'any 2023, que incorporaven tot un seguit d'actuacions a conveniar amb la Generalitat de Catalunya, i que, entre elles, es feia referència a la millora de la connectivitat de l'AP-2, per exemple, amb totes les vies de les que estem parlant; també la 240 i la C-233, no?

Les actuacions que s'han de fer en aquest tram, com ens recordava el diputat Montalà, afecten també les necessitats del polígon de Torreblanca - Quatre Pilans. I, tal com ha afirmat recentment també la ministra de Transports, la senyora Raquel Sánchez, el Govern d'Espanya, en aquest cas, avançarà de la mà del Govern de la Generalitat, per no hipotecar justament el desenvolupament de Torreblanca i per definir la millor opció per a aquest tram. Per tant, amb aquesta bona predisposició, jo crec, tant del Govern de la Generalitat de Catalunya com del Govern d'Espanya, doncs nosaltres no tenim inconvenient en donar suport a aquesta transacció a la que s'ha arribat.

El president

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

Andrés Bello Sanz

Gracias, presidente. Tan sólo para anunciar el voto favorable.

El president

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

Montserrat Vinyets Pagès

Sí; gràcies, president. Bé, a la proposta que ens feia Junts es parlava d'augmentar la capacitat. Després hi ha una esmena transaccional feta per Esquerra Republicana que suprimia el concepte –aquest concepte indeterminat, però que no pinta gens bé– d'augmentar la capacitat; el substituïa per «millora de l'accidentalitat i la funcionalitat» de la via.

Nosaltres, si s'hagués acceptat aquesta esmena d'Esquerra, haguéssim donat suport a la proposta de resolució, perquè en termes de seguretat viària, doncs, és una millora. Ara bé, el que no podem acceptar de cap de les maneres és aquesta esmena transaccional feta per Junts i Esquerra Republicana, presentada en el minut de descompte, on es torna a recuperar el concepte d'augmentar la capacitat. Nosaltres entenem que en situacions d'emergència climàtica no podem estar per augmentar capacitats de via, que, per altra banda, no... Fins on arriba aquest augment de la capacitat? Què vol dir això? No es desenvolupa en cap moment. Per tant, en contra.

I el que sí que els volem dir és que el que es pot fer abans d'augmentar capacitats és potenciar molt més la línia de tren, precisament l'R13 de Valls i l'R14, ja que per aquest tram hi circulen només cinc trens/sentit en tot el dia, sumant els d'una línia i l'altra. La Generalitat té un pla per a la millora de l'R12 Ponent Lleida-Cervera amb el nou servei previst en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, però, en canvi, té aquest tram entre Lleida i Montblanc abandonat i sense propostes de futur. També, el que podríem fer és potenciar la xarxa d'autobusos fins a tots els pobles de manera que completessin aquest servei de tren.

Per tant, la nostra postura serà en contra de la proposta de resolució.

Gràcies.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, és el torn del Grup Parlamentari d'En Comú Podem. Té la paraula el seu diputat David Cid.

David Cid Colomer

Sí; en un sentit similar. Nosaltres, si s'hagués acceptat l'esmena d'Esquerra Republicana, haguéssim votat favorablement la proposta de resolució.

A veure, jo crec que, en el context actual d'emergència climàtica i també quan hem de decidir quines infraestructures prioritzem..., i discutíem abans, per exemple, sobre les reclamacions a l'Estat de la inversió en línies ferroviàries; tocaria prioritzar-ho davant d'infraestructures.

I quan es parla d'augment de capacitat tothom sap de què estem parlant: estem parlant d'un dos més u o estem parlant d'un dos més dos. Però, clar... És a dir, aquest podria ser un debat bastant genèric. Però, si algú mira la infraestructura entre les Borges Blanques i Lleida i mira la nacional 240 i mira l'autopista..., és que, clar, definir que no té una infraestructura paral·lela és com bastant surrealista, perquè si algú hauria de parlar que hi ha una infraestructura paral·lela és en aquest sentit, i, a més a més, en un moment en què no existeix via d'alta capacitat de pagament. Per tant, és a dir, invertir en un dos més u o en un dos més dos és que em sembla absolutament surrealista.

A banda, una altra cosa: fa..., també en aquesta mateixa compareixença... És que, bé, a vegades tinc la sensació que tenim debats o..., no ho sé, que no sabem el que fem amb la mà esquerra mentre estem fent amb la dreta. És a dir, estàvem parlant de l'impacte que havia tingut una localitat que hi passaven quinze mil vehicles diaris, i si algú mira la nacional 240..., clar, entre les Borges Blanques i Lleida hi ha Juneda. És a dir, si vostès converteixen la nacional 240 en un dos més u o en dos més dos, què passarà?

I després hi ha una altra cosa: que a mi no m'agradaria pensar que algú presenta aquest tipus de propostes perquè no sigui que alguns negocis, com algunes gasolineres que estan a la nacional 240, deixin de tindre probablement el volum de negoci que tenen, ara que està alliberada, en aquest cas, l'autopista.

Jo ho dic sincerament; és a dir, crec que un projecte que, no ens enganyem, pot estar al voltant, a nivell pressupostari, d'entre, no?, 80 o 100 milions d'euros tranquil·lament, quan tenim al costat una via d'alta capacitat que està funcionant sense peatge i que està absolutament funcionant en paral·lel... És a dir, per tant, a nosaltres ens sembla absolutament surrealista aquesta proposta de resolució.

Una altra cosa és que, evidentment, nosaltres hem de fer intervencions per millorar la seguretat vial de la nacional 240; fins i tot hem de fer intervencions, doncs, per millorar-ne els accessos, per exemple, a l'autopista, o fins i tot per intentar reduir, com deia abans, també l'accidentalitat. Però, clar, és a dir, que nosaltres anem ampliant carrils d'infraestructures precisament en el lloc en el qual hi ha una infraestructura en paral·lel d'alta capacitat, és que no té ni cap ni peus; ni té ni cap ni peus amb els debats que hem tingut avui a la comissió i fins i tot amb els posicionaments que fan els mateixos grups. És a dir, per tant, demanaria una mica de visió integral, que és el que ens pertoca al Parlament de Catalunya, evidentment, tenint en compte les legítimes reivindicacions territorials.

I, per tant, nosaltres ja els hi dic que no donarem suport a la proposta de resolució tal com ha quedat redactada amb la transacció.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el Grup Parlamentari de Ciutadans, la seva diputada Marina Bravo.

Marina Bravo Sobrino

Únicamente para decir que vamos a votar favorablemente.

El president

Moltes gràcies. Seguidament, té la paraula el diputat Daniel Serrano, del Grup Parlamentari Mixt.

Daniel Serrano Coronado

Gracias, presidente. Únicamente para dar nuestro apoyo a la transacción.

El president

Molt bé.

Doncs, tot seguit votariem el text presentat amb l'esmena transaccionada entre els grups parlamentaris de Junts per Catalunya i d'Esquerra Republicana.

Vots a favor?

Catorze vots a favor.

Vots en contra?

Dos.

Abstencions?

Cap.

Per tant, queda aprovada aquesta proposta de resolució amb l'esmena transaccionada.

Sol·licitud de sessió informativa amb el conseller de Territori sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock

354-00249/13

I, finalment, per cloure la reunió d'avui, tenim dues sol·licituds de sessió informativa en aquesta comissió. La primera és del conseller de Territori per parlar sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock. Aquesta sol·licitud la fa la Candidatura d'Unitat Popular.

Vots a favor d'aquesta compareixença?

Unanimitat.

Sol·licitud de compareixença d'Albert Civit i Fons perquè informi sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock

356-01159/13

I, finalment, tenim la segona sol·licitud de compareixença, que és del senyor Albert Civit i Fons davant d'aquesta comissió perquè informi sobre la compravenda dels terrenys vinculats al projecte de Hard Rock, sol·licitud que també fa el Grup Parlamentari de la CUP.

Vots a favor d'aquesta?

Tretze..., dotze –perdó–, que falta un diputat.

Vots en contra?

Quatre.

Per tant, també queda aprovada aquesta sol·licitud de compareixença.

No havent-hi més punts a tractar, se suspèn la sessió d'avui.

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